AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

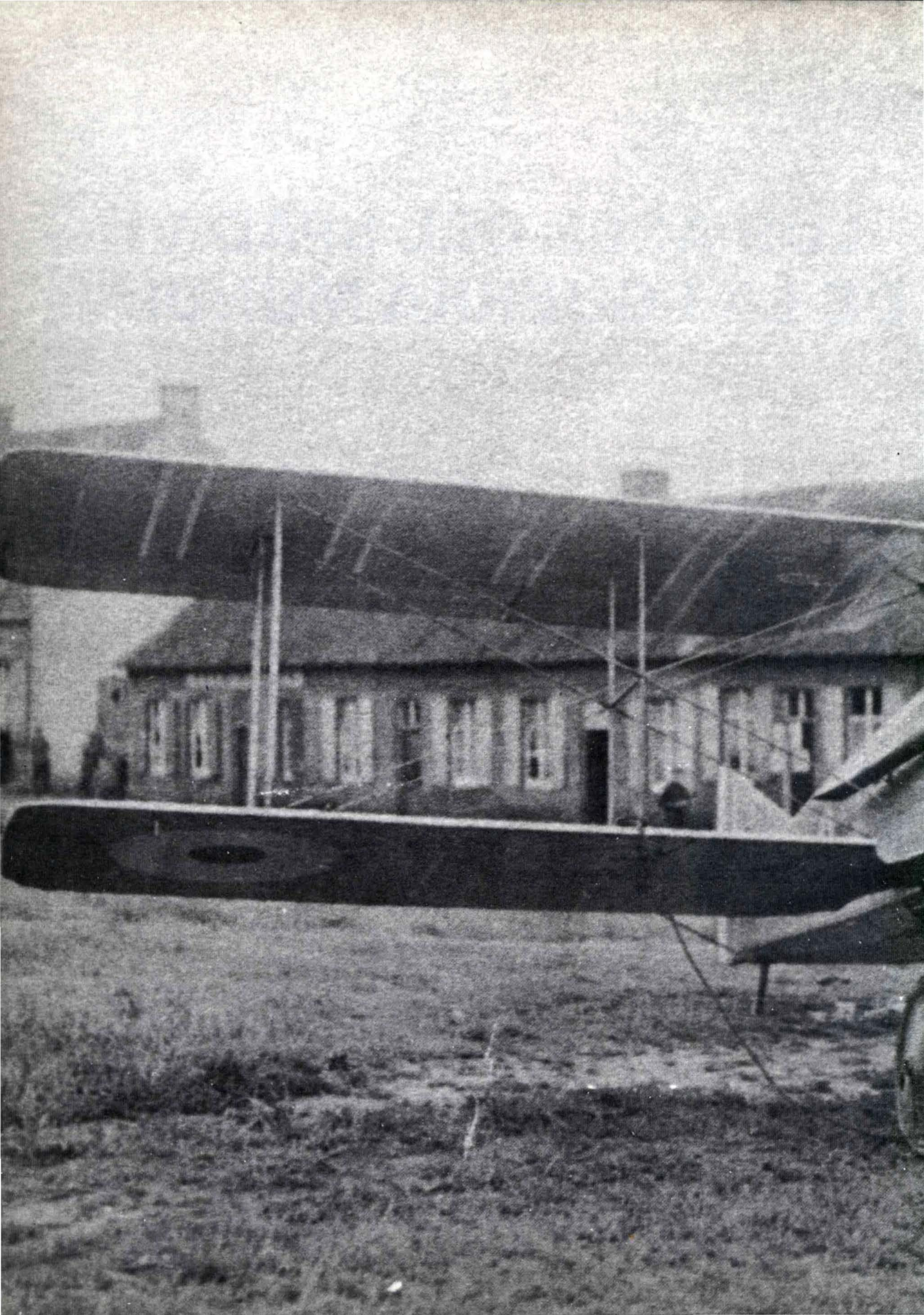
LOS ASES DEL SPAD VII DE LA I GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

LOS ASES DEL SPAD VII DE LA I GUERRA MUNDIAL



LOS ASES DEL SPAD VII DE LA I GUERRA MUNDIAL

ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

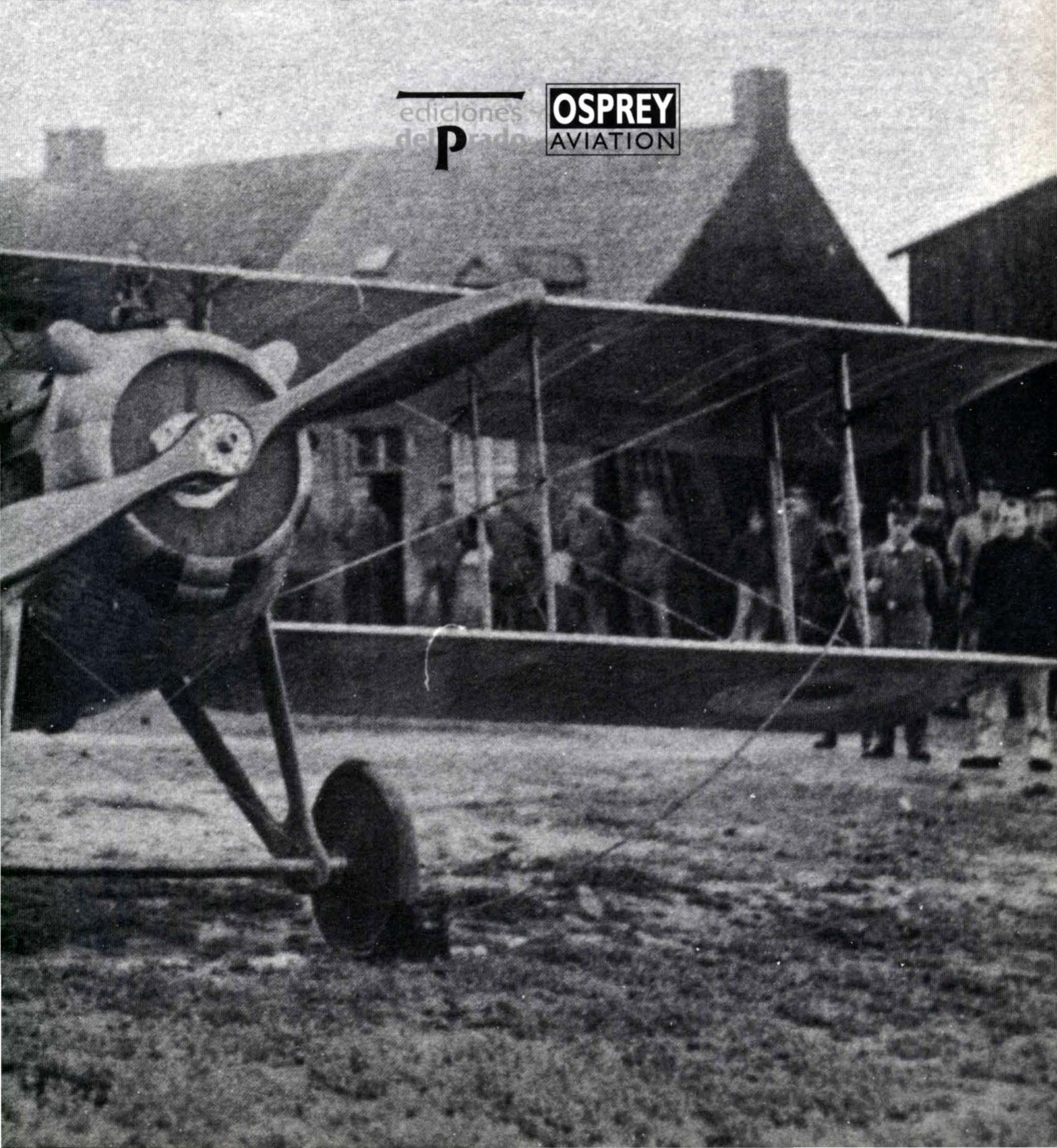


Ilustración de cubierta
El 6 de julio de 1917 el Lieutenant Armand de Turenne (con el SPAD VII en primer plano) y el Lieutenant Georges Matton, jefe de la SPA48, patrullaban sobre Reims cuando se encontraron con seis Albatros D V justo sobre la parte francesa del frente. Turenne atacó de forma entusiasta pero dos de los pilotos alemanes consiguieron colocarse rápidamente en su cola. Matton, que llegó en su ayuda, logró derribar uno de los cazas Albatros, y cuando los otros huyeron hacia casa, Turenne alcanzó el motor de un segundo D V con una precisa ráfaga de fuego. Su víctima fue el Vfw Manfred Stimmel, de la *Jasta* 32, que realizó un aterrizaje forzoso entre Courcy y Thil. El Lieutenant Matton intentó aterrizar junto al casi intacto Albatros en un intento por impedir que el piloto saboteara su aparato, pero el SPAD del francés capotó y él sufrió heridas menores.
El Vfw Stimmel fue hecho prisionero inmediatamente y los dos cazas alemanes derribados fueron reconocidos de forma conjunta a los dos pilotos de los SPAD. Estos D V fueron la octava y novena victorias de Matton, y la tercera y cuarta de Turenne, de un total final de quince.

Contracubierta
Un piloto sin identificar de la N67 espera al personal de reparaciones sobre el ala de su SPAD VII después de un accidentado aterrizaje. Aparentemente no se trata del aparato del as de ocho victorias Maréchal-des-Logis (sargento de caballería) Georges Flachaire, aunque lleva los mismos distintivos que su caza, a saber, los ojos en los carenados de los cilindros y una banda roja en el fuselaje. También destacan los cortacorrientes en el panel del capot, que se instalaron en un intento por solucionar los problemas de enfriamiento que asolaron a los primeros SPAD VII.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en *Spad VII Aces of World War 1*
Publicado por primera vez en Gran Bretaña en 2001
Traducción: Rodolfo Muñoz Casado

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39 5°
28003 Madrid, España

Texto en inglés de Jon Guttman
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Harry Dempsey

Impreso en España en octubre de 2001

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4° I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-610-6
D.L.:

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

Cuando estalló la I Guerra Mundial en julio de 1914, la aviación militar se encontraba en su infancia y el concepto de superioridad aérea apenas existía. Sin embargo, en 1915 los aviadores y los diseñadores aeronáuticos de todas las potencias combatientes realizaron serios esfuerzos por diseñar un caza capaz de expulsar a los demás aviones de los cielos sobre el frente. Y para mediados de 1916 ya se había establecido la configuración esencial del caza, un monoplaza con una ametralladora de tiro a vanguardia, habitualmente sincronizada para disparar a través de la hélice.

Durante el resto de la guerra los fabricantes de aviones participaron en una lucha constante por mejorar este tipo de avión, intentando conseguir una diferencia decisiva en velocidad, velocidad de ascenso o maniobrabilidad. Ni los Aliados ni las Potencias Centrales fueron capaces de conseguir aquel objetivo ya que mucho antes el enemigo enviaba un modelo nuevo que podía igualar o superar el funcionamiento del mejor aparato del momento. Entre los pocos cazas que fueron capaces de resistir en un entorno tan competitivo se encontró el SPAD VII francés, que logró permanecer en servicio en el frente durante más de dos años.

El valor de un aeroplano depende en gran medida de su grupo propulsor, y la maravilla de ocho cilindros enfriada por agua que el ingeniero suizo Marc Birkigt creó en 1915 (el Hispano-Suiza 8Aa de 150 caballos de potencia) iba a inspirar a varios grandes cazas aliados, incluidos los SE 5 y SE 5a de la Royal Aircraft Factory y los Sopwith 5F.1 Dolphin. Sin embargo, la primera plataforma aérea que acompañó al *Hisso* fue la del SPAD VII.

Este caza francés tuvo sus orígenes en la disolución de la Société provisoire des aéroplanes Deperdussin y su reaparición en agosto de 1914 como la Société anonyme pour l´Aviation et ses dérivés, que mantuvo todavía el acrónimo de la compañía original. En su nueva reencarnación, la SPAD también mantuvo los servicios del talentoso diseñador de Deperdussin, Louis Béchereau.

Los cazas biplazas modelo SA originales de SPAD (que intentaron solucionar el problema de disparar la ametralladora más allá del arco de la hélice situando al tirador en una plataforma por delante de la hélice y del motor) fueron un fracaso, aunque algunos llegaron a entrar en acción hasta 1917. El siguiente caza de Béchereau, el SPAD SG, era esencialmente un SA. 4 monoplaza. A continuación, modificó la plataforma aérea para utilizar el recién desarrollado motor Hispano-Suiza 8A de 140 caballos de potencia y lo armó con una ametralladora Vickers sincronizada de 8,38 mm.

Este prototipo, originalmente denominado SPAD SH, tenía un gran cono de hélice por delante de un radiador circular y pasó las pruebas de vuelo en marzo de 1916. Pronto se abandonó el cono de la hélice, pero se mantuvo el revestimiento circular del radiador. En julio pasó la evaluación de vuelo una nueva versión, con la utilización de un motor Hispano-Suiza 8Aa de 150 caballos de potencia, que fue denominada SPAD V del que se sabe que alcanzó los 170 km/h y que ascendió a 3.000 metros en nueve minutos. La *Aviation Militaire,* ya impresionada por su diseño fundamental, hizo un pedido de 268 aviones el 10 de mayo de 1916. La versión definitiva de fabricación fue oficialmente denominada SPAD VII.C1 (C1 indicaba que se trataba de un *chasseur* o caza monoplaza), aunque fue conocido generalmente como SPAD VII.



El Lt Armand Pinsard, de la *Escadrille* N26, fue uno de los primeros pilotos del frente que pilotó los SPAD VII; presumiblemente experimentó su primer combate con el S122 el 26 de agosto de 1916.

LAS CIGÜEÑAS

Uno de los primeros SPAD VII que llegó a las unidades operativas fue el S115, que fue asignado al Sous-Lt (alférez) Georges Guynemer de la N3 *Les Cigognes (Las Cigüeñas)* el 2 de septiembre de 1916. Guynemer, de 21 años, ya era el mejor as de la N3 y no perdió tiempo en colocar en el mismo camino al S115; el 4 de septiembre derribó un Aviatik C II sobre Hyencourt como su 15ª victoria; sus víctimas fueron el Ltn (teniente) Hans Steiner y el Ltn Otto Fresenius de la *Kampfstaffel* 37 (escuadrilla de ataque).

Durante el transcurso de septiembre llegaron al frente veinticuatro SPAD VII y los ases de la N3 (que ya controlaban los maniobrables pero problemáticos Nieuport) modificaron rápidamente su táctica para aprovechar la velocidad del nuevo caza.

El 23 de septiembre Guynemer derribó dos Fokker, además de un tercero que no fue confirmado, en cinco minutos, pero cuando regresaba sobre las líneas a una altitud de 3.000 metros su nuevo avión fue alcanzado por un proyectil de 75 mm disparado por los nerviosos artilleros antiaéreos franceses. Con el depósito de agua del SPAD VII hecho añicos y con la tela desgarrada en el ala superior izquierda, el caza cayó girando, pero Guynemer logró recuperar el control y elevarlo a unos 180 metros del suelo, antes de realizar un aterrizaje forzoso en un embudo y salir con un corte en la rodilla y una ligera conmoción cerebral. A pesar de sus dolorosas heridas, formó a las tropas cuando éstas, que llegaron para rescatarle, reconocieron a *Le Grand Georges* e, inmediatamente, organizó una ceremonia de bienvenida, en la que no faltó la entonación de La Marsellesa.

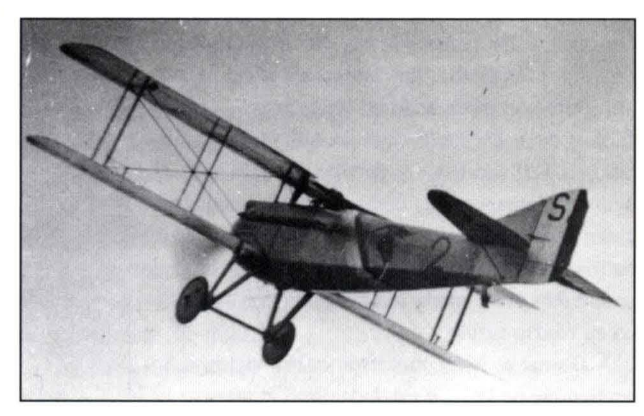
Cuando posteriormente Guynemer describió este incidente a su padre realizó su valoración del aeroplano, al que reconoció su aparentemente milagrosa salvación:

"Sólo quedaba el fuselaje, pero estaba intacto. El SPAD es sólido, con otro (avión), ahora estaría yo más delgado que esta hoja de papel".

Estaba completamente entusiasmado con el nuevo caza y pronto regresó a la acción después de recibir el S132 el 25 de septiembre.

En abril de 1917 se retiraron los Nieuport de la N3, que fue rebautizada como la SPA3. Los registros de otras *escadrilles* francesas pronto fueron similares, pero la SPA3 siguió siendo la más famosa de todas ellas. Con 175 victorias confirmadas al final de la guerra, fue la unidad con mejores resultados de la *Aviation Française*. Guynemer, como la estrella guía de esta unidad, fue el segundo mejor as francés, y debido a su desinteresada devoción a su país, fue más agasajado por sus compatriotas que el egoísta piloto que finalmente le superaría, René Fonck. Muy cerca de Guynemer en los corazones franceses se situaron otros grandes ases de la SPA3 como Dorme, Heurtaux, Deullin, Tenant de la Tour y Auger.

Mathieu Marie Joseph Antoine Tenant de la Tour, nacido en París el 5 de diciembre de 1883,



Esta poco frecuente fotografía en vuelo muestra a Guynemer a los mandos del S115. Además del emblema de la cigüeña de la N3 y del número 2 del as en el fuselaje (los dos en rojo), este caza también presenta bandas blancas, rojas y azules en el fuselaje y la leyenda *Vieux Charles* por debajo de la cabina.

había sido oficial de caballería antes de trasladarse a la aviación. Prestó sus servicios en primer lugar en la N57, con la que incendió un globo el 25 de enero de 1916 y se convirtió en *Chevalier de la Légion d'Honneur* el 1 de febrero. Resultó herido en combate el 25 de abril y tras su recuperación fue reasignado a la N3, donde (pilotando los Nieuport) elevó su registro a siete antes del 6 de septiembre. Probablemente, De la Tour logró su octava victoria (un Halberstadt, sobre Brié-St Christ) pilotando un SPAD VII el 27 de diciembre de 1916; su víctima en aquella ocasión fue el Leutnant der Reserve (teniente de la reserva) Gustav Leffers, de la *Jasta* 1, un poseedor de la *Pour le Mérite (Blue Max)* con nueve victorias.

En abril de 1917 De la Tour ascendió a teniente (Tte) y asumió el mando de la N26, con la que derribó un aeroplano enemigo el 7 de mayo. Aquella victoria fue la novena, y última, de este as, ya que murió en un accidente en Auchel mientras pilotaba un nuevo SPAD XIII el 17 de diciembre de 1917.

El Maréchal-des-Logis René Pierre Marie Dorme, nacido en Baucourt-les-Souppleville, Meuse, el 30 de enero de 1894, prestaba sus servicios en el *7e Groupe d'Artillerie à Pied* en Bizerte, Túnez, cuando comenzó la I Guerra Mundial e inmediatamente solicitó su traslado a la aviación. Después de la instrucción, Dorme fue destinado a la *Escadrille* C94 el 5 de junio de 1915 para pilotar los Caudron G IV. Su primer choque con el enemigo en el aire tuvo lugar el 13 de marzo de 1916 y se le mencionó por el probable derribo de un avión alemán. La demostrada agresividad de Dorme también le valió su traslado a la N3.

El futuro as manifestó su deseo de liberar el territorio ocupado por los alemanes después de la Guerra Francoprusiana de 1871 colocando en su SPAD el distintivo con la cruz de Lorraine. Sin embargo, el odio de Dorme contra el enemigo nunca nubló su juicio y la relativa madurez de su comportamiento en combate le valió el sobrenombre de *Père* Dorme, que él complacientemente colocó por debajo de la cabina de su caza.

Después de formar equipo con el Tte Alfred Heurtaux para derribar un LVG el 9 de julio (reconocida como la primera victoria confirmada de ambos pilotos), a Dorme se le concedió la *Médaille Militaire* y el 18 de octubre fue nombrado *Chevalier de la Légion d'Honneur*.

René Fonck, de la vecina *Escadrille* N103, recordaba cómo *Las Cigüeñas* eran estrictos con las confirmaciones y que si la reclamación de un piloto no se confirmaba, "él tenía que pagar una fuerte multa para el pabellón de oficiales, donde su jactancia le cubría de ridículo". Todo aquello parecía un punto discutible para Dorme que, según Fonck y otros que le conocieron, solía mencionar una victoria sólo cuando se le preguntaba directamente, "Bien, sí, por allí. Dejé uno incendiado en aquel lugar". Los informes de la *Escadrille* indican que Dorme participó en 120 combates y derribó oficialmente 23 aviones alemanes. Sus compañeros de escuadrón creen que al menos 20 de sus 50 "probables" se le habrían reconocido como derribos definitivos si él se hubiera preocupado lo suficiente por cooperar en su confirmación.

A Dorme se le reconocieron cuatro victorias en septiembre de 1916, y sin duda pintó su número 12

El Sous-Lt René Dorme (a la derecha) posa junto a su SPAD VII S314 *Père Dorme IV*; destaca la cruz de Lorraine verde en el revestimiento superior del caza. El pequeño número 12 por detrás del emblema rojo y blanco de la cigüeña no es visible en esta fotografía. Dorme consiguió 23 victorias oficiales (y muchas otras que no fueron confirmadas) antes de resultar muerto en combate el 25 de mayo de 1917 a manos del Ltn Heinrich Kroll, de la *Jasta* 9. Dorme fue la quinta víctima de este alemán, lo cual le otorgó a éste la condición de as.



y la cruz de Lorraine en su propio SPAD VII antes de octubre, cuando añadió tres más a su registro. Derribó un Rumpler el 16 de noviembre y un Fokker el 4 de diciembre y abrió su registro de 1917 con un AEG al nordeste de Fismes el 31 de marzo. Tres alemanes más cayeron como víctimas de *Père* Dorme en abril, al igual que un triplaza el 4 de mayo y un Albatros biplaza el 10 de mayo. En aquel momento, sólo un as de la SPA3 tenía un registro que superaba el total de 23 victorias de Dorme, Guynemer con 38.

Alfred Heurtaux nació en Nantes el 20 de mayo de 1893. Pasó por la clásica instrucción de oficial profesional, que comenzó con su ingreso en 1912 en la Academia Militar de Saint Cyr, el equivalente francés de Sandhurst o West Point, seguida aquel octubre de un año de servicio obligatorio como *soldat* en el *4e Régiment d'Hussards*. Heurtaux entró en St Cyr como aspirante en octubre de 1913, pero cuando estalló la guerra fue enviado al *9e Hussards* y ascendió a oficial el 4 de agosto de 1914.

El Sous-Lt Heurtaux cumplió con la confianza implícita en su rápido ascenso y se le mencionó en tres ocasiones en cuatro meses por su valor en el campo de batalla. No obstante, él decidió que el Frente Occidental no era lugar para la caballería ligera y el 6 de diciembre de 1914 se aceptó su solicitud para realizar la instrucción en la nueva alternativa, la aviación.



El Lt Alfred Heurtaux, de la SPA3, de pie delante de uno de los primeros SPAD VII. Heurtaux, uno de los primeros representantes de este modelo, derribó un total de 21 adversarios, incluido el as alemán Ltn Kurt Wintgens.

Después de prestar sus servicios en la MS26 como observador, entró en la instrucción como piloto y recibió su nombramiento el 29 de mayo de 1915. Heurtaux, destinado a la MS38, ascendió a teniente el 25 de diciembre de 1915 y el 5 de junio de 1916 consiguió su traslado a la N3, asumiendo el mando de esta unidad el 16 de junio.

Como se ha mencionado anteriormente, Heurtaux abrió su registro con un LVG compartido con Dorne el 9 de julio, y para el 17 de agosto ya se había convertido en as; igualmente fue nombrado *Chevalier de la Légion d'Honneur* el 4 de agosto. No hay lugar a dudas de que Heurtaux se había actualizado de los Nieuport a los SPAD VII para el 15 de septiembre cuando logró su sexta victoria sobre St Pierre-Vaast. Dos días después cayó ante su ametralladora un Roland C II, y el 25 de septiembre derribó un Fokker sobre Villers Carbonnel. Este último resultó ser un Halberstadt D II pilotado por el Ltn Kurt Wintgens, de la *Jasta* 1, un as con 18 victorias y poseedor de la *Pour le Mérite*.

A partir de entonces, el registro de Heurtaux ascendió de forma continuada, dos victorias en octubre, tres en noviembre y otras tres a finales de diciembre. Reclamó un doble derribo el 24 de enero de 1917 y derribó otro avión enemigo al día siguiente. Otro avión alemán más cayó cerca de Bois de Faulx el 6 de febrero, y reclamó un Albatros biplaza el 4 de mayo, que elevó el total oficial de Heurtaux a 21, además de 13 probables.

Albert Louis Deullin nació en Epernay el 24 de agosto de 1890 y entró en el ejército a temprana edad. Prestaba sus servicios en el *31e Régiment de Dragons* cuando estalló la guerra; posteriormente fue trasladado al *8e Dragons* y ascendió a sous-lieutenant en diciembre de 1914. Tras pa-

sar a la aviación en abril de 1915, recibió el nombramiento de piloto nº 2078 el 14 de junio y fue destinado a la MF62 el 2 de julio.

Deullin (con el observador Capitaine Alphonse Colcomb) consiguió su primer derribo durante un reconocimiento en profundidad dentro del territorio enemigo el 10 de febrero de 1916 y fue trasladado a la N3 poco después, aunque resultó herido en combate el 2 de abril. Tras regresar a la acción 15 días después, Deullin anotó su cuarta victoria el día 30 y fue nombrado *Chevalier de la Légion d'Honneur* el 4 de junio.

Reclamó su séptimo derribo el 15 de septiembre, momento en el cual los SPAD comenzaban a entrar en el inventario de la *escadrille* y todavía algunos enemigos más cayeron ante él el 22 de septiembre y el 10 y el 23 de noviembre. Después de registrar su 11ª victoria sobre un biplaza el 10 de febrero de 1917, Deullin dejó la N3 para asumir el mando de la N73 doce días después y para el 8 de noviembre había elevado su total a 19. El 7 de febrero de 1918 el Capitaine Deullin fue ascendido para mandar el GC19, aunque ejerció el mando de forma activa y derribó un Albatros al este de Montdidier el 19 de mayo como su 20ª, y última, victoria.

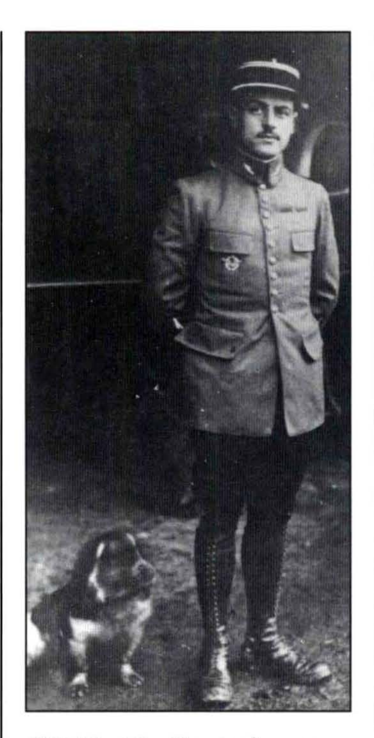
Además de ser ascendido a *Officier de la Légion d'Honneur* por su mando el 23 de junio de 1918, a Deullin se le concedió la *Croix de Guerre* con 14 *Palmes*. Aunque sobrevivió a la guerra, no disfrutó de los bien merecidos frutos de la victoria durante mucho tiempo; el 29 de mayo de 1929 Deullin murió mientras probaba en vuelo un prototipo de avión en el aeródromo de Villacoublay.

Alfred Victor Robert Auger, otra *cigüeña* famosa, nació en Constantine el 26 de enero de 1889 y prestaba sus servicios como sous-lieutenant en el *31ème Régiment d'Infanterie* cuando estalló la guerra. Herido en combate el 31 de agosto de 1914, pronto se convirtió en *Chevalier de la Légion d'Honneur*.

Después de un periodo más de servicio en la infantería, Auger optó por el servicio aéreo y comenzó la instrucción de vuelo en Pau en febrero de 1915, obteniendo el nombramiento de piloto militar nº 614. Destinado a la C11, resultó herido el 8 de julio y en agosto solicitó la instrucción de caza para los Nieuport. El 22 de septiembre fue nombrado oficial al mando de la N31 y ascendió a capitaine en diciembre. Auger consiguió su primer derribo (un LVG biplaza) el 13 de marzo de 1916, seguido por un Albatros el 2 de abril, pero resultó gravemente herido en un accidente el 16 de abril.

Después de recuperarse, Auger fue trasladado a la N3 y se le asignó uno de los Nieuport restantes de la *escadrille*, que él utilizó para derribar un Albatros cerca de Rogerville el 9 de febrero de 1917, matando al piloto Ofizzier-stellvertreter Richard Krone de la *Kampfgeschwader* 2 (ala de ataque). Tras haber demostrado su temple, el Capitaine Auger sustituyó a Heurtaux como jefe de la *escadrille* el 17 de marzo y presumiblemente también se hizo cargo de un SPAD VII.

El día anterior, el presidente de la República, Raymond Poincaré, había llegado al aeródromo de la N3 en Manoncourt para entregar a Guynemer la Orden Rusa de San Jorge, 4ª Clase. Sin embargo, antes de la llegada del Presidente, Guynemer había salido en una patrulla él solo y regresó después de derribar un Roland D II de la *Jasta* 32b (cuyo piloto herido, Ltn Rudi Lothar Freiherr von Hausen, fue hecho prisionero) y dos Albatros biplazas, la primera victoria triple de un piloto francés.



El Lt Albert Deullin, otro famoso *cigüeña* de la N3, de pie delante de un SPAD VII, con la mascota de la *escadrille, Parasol.* Tras haber elevado su registro a diez derribos para el 23 de noviembre de 1916, Deullin asumió el mando de la SPA73 el 23 de febrero de 1917 y del GC19 el 7 de febrero de 1918.

Auger reanudó su registro el 22 de abril con un biplaza sobre Lierval y el 11 de mayo él y el Lt Xavier de Sevin de la N12 derribaron otro biplaza sobre Vailly. El derribo de dos aviones enemigos más el 4 y el 28 de junio elevó el registro de Auger a siete.

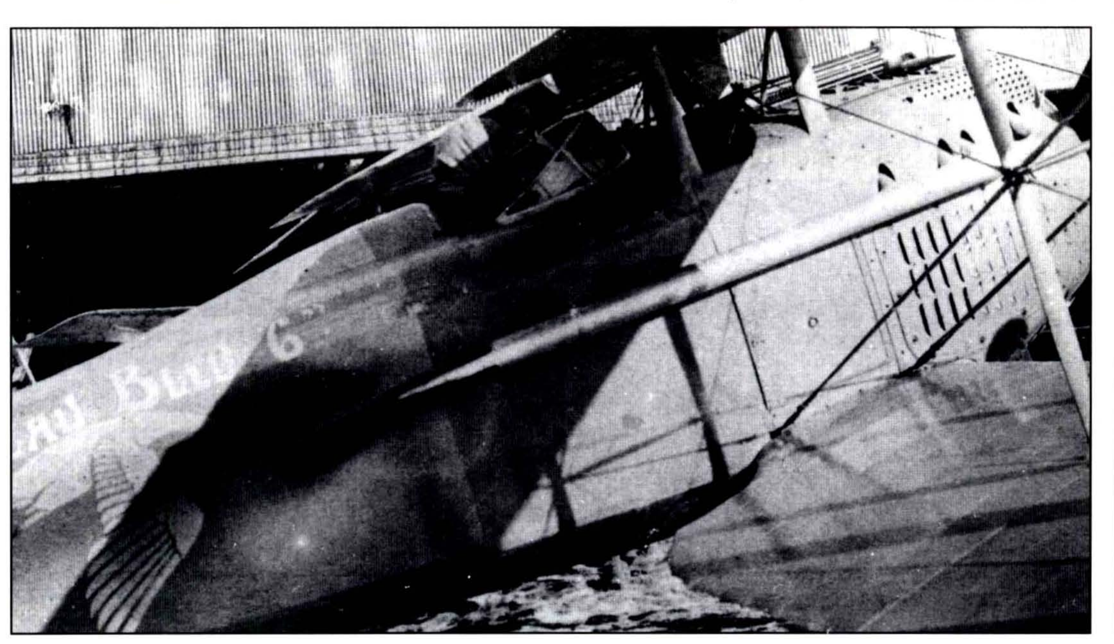
Tales eran por entonces los aviadores que iniciaron al SPAD VII en combate en la N3, aumentando de forma considerable los laureles ya obtenidos con los Nieuport y haciendo de esta unidad el escuadrón con más victorias de la *Aviation Française*. Sin embargo, para finales de 1916 la N3 no era la única unidad cuyos aviones llevaban el por entonces famoso distintivo de la cigüeña en el lateral del fuselaje. El 1 de noviembre, la N3 se convirtió en el núcleo de un *groupe de combat* (que incluía a la N26, la N73 y la N103), que se formó para lograr la superioridad aérea local. Denominado GC12, fue mandado por el antiguo jefe de la N3 Capitaine Antonin Brocard.

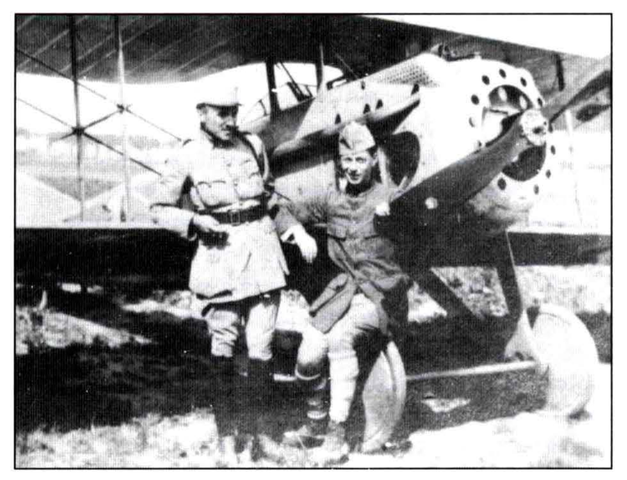
Con la formación de este nuevo *Groupe de Cigognes*, las otras insignias de unidad anteriores de las escuadrillas (como la antorcha encendida de la N26 y la estrella roja de la N103) fueron sustituidas por cigüeñas en diferentes posturas de vuelo. También se utilizaron algunas variaciones en los distintivos complementarios, como las bandas diagonales del fuselaje, que fueron azules, blancas y rojas para la SPA3, rojas y blancas para la SPA26 y para la SPA103, y blancas y azules (los colores de la Virgen María) para la SPA73.

La SPA103 mantuvo los números romanos, mediante los que se identificaba a los aviones individuales, y muchos de sus aparatos mantuvieron el antiguo emblema de la unidad, la estrella roja colocada en el ala superior derecha. Por último, durante el verano de 1917, la SPA3 utilizó con frecuencia el verde en lugar del rojo más habitual para los números árabes que identificaban a los aviones individuales.

Pocas unidades asociaron a sus pilotos con números hasta el nivel que lo hizo la SPA3. Para finales de 1916 el "1" estaba asignado a Brocard, el "2" adornó casi todos los aviones de Guynemer, el "3" era el número de Deu-

Se puede ver al Adjutant André Chainat en la cabina de su SPAD VII *l'Oiseau Bleu 6*, poco antes de resultar gravemente herido en combate el 7 de septiembre de 1916. Chainat, que nunca volvió a entrar en combate, logró 11 victorias en total.





El Adjutant Benjamin Bozon-Verduraz (a la izquierda) y el cabo Louis Risacher posan junto a un SPAD VII en Bergues-sur-Mer a finales del verano de 1917. Se han retirado los paneles del capot del avión y se han perforado agujeros circulares en el capot del radiador para mejorar el enfriamiento.

llin, el "6" era el del Sgt André Chainat, el "7" era el de Auger, el "8" el del Adjutant Joseph-Henri Guiguet, el "9" el del Capitaine Georges Raymond, el "11" el de Heurtaux y el "12" el de Dorme.

Entre los toques personales se encontraba la famosa leyenda de Guynemer por debajo de la cabina, Vieux Charles, así como el L´Oiseau Bleu 6 de Chainat, el P´tit Jo de Guiguet y el Ma Ninon de Raymond. Además de la leyenda de *Père* Dorme IV, el avión de Dorme llevaba una cruz de Lorraine verde pintada sobre el revestimiento superior del fuselaje, mientras que el SPAD VII de Auger llevaba el nombre *Je* y un alemán atravesado por el pico de su cigüeña.

Guynemer también añadió algunas ideas creativas al sonido de su motor. Siempre que regresaba al aeródromo después de haber derribado a un enemigo, solía abrir y cerrar el mando de gases de su motor Hispano-Suiza para producir un sonido martilleante que se asemejaba a las palabras "J´en ai un" ("He cazado a uno de ellos").

El cabo Louis Risacher, un instructor parisiense de vuelo convertido de la infantería que consiguió agenciarse un destino en la SPA3 el 23 de junio de 1917, describió así la vida en el GC12:

"Las condiciones de vida eran muy duras. Brocard solía colocarnos en barracones sin comodidades, algunas veces en tiendas de campaña, cuando otros grupos vivían en castillos o en casas. Nos enviaban a cualquier lugar en el que hubiera una ofensiva francesa o donde se esperara un ataque alemán. Brocard pensaba que demasiada comodidad era mala para nosotros y deseaba mantenernos fuertes. Teníamos un cocinero que solía ir a las ciudades y traer comida. Comíamos filetes de ternera, patatas, verduras, vino y agua. Disponíamos de un bar, pero lo usábamos muy poco".

Aunque Risacher fue un aviador excelente, no se colocó en el camino de los pilotos de caza hasta el 16 de mayo de 1918 cuando él y su mejor amigo en la SPA3, Sous-Lt Benjamin Bozon-Verduraz, compartieron el derribo de un aeroplano enemigo sobre Montdidier. Para entonces, la SPA3 estaba equipada con los SPAD XIII, con los que Risacher elevaría su registro en última instancia hasta cinco y Bozon-Verduraz finalizaría la guerra con once victorias.

Mientras que los héroes de la SPA3 dominaban la prensa de la aviación francesa, los otros escuadrones de *Cigüeñas* del GC12 también producían su propia cosecha de ases. El Maréchal-des-Logis Constant Roger Fréderic-Soulier reclamó tres victorias con la N26 en 1916 antes de ser hospitalizado el 14 de enero de 1917. Después de regresar a la N26 el 12 de marzo de 1917, Soulier (con 19 años) retomó su registro el 14 de mayo y el día 27 de aquel mes derribó un DFW C V convirtiéndose en el as más joven desde el difunto Paul Sauvage. Su sexta victoria confirmada (de las 15 que reclamó) fue otro DFW, compartido con el Lieutenant Honoré de Bonald de la N69 y el Sgt Chapelle de la N31, el 3 de junio. Sin embargo, el 29 de junio, Soulier fue hospitalizado una vez más, y nunca regresó al combate.

Otro as de la *Escadrille* 26 fue el Adjutant Gustave Naudin, que logró su primera victoria con un Caudron en compañía de su tirador-observa-



El Maréchal-des-Logis Constant Fréderic Soulier de pie junto a un SPAD VII de la SPA26. Soulier, nacido en París el 5 de septiembre de 1897, llegó a la N26 el 15 de junio de 1916 y todavía le faltaban tres meses para su vigésimo cumpleaños cuando logró su sexta victoria el 3 de junio de 1917.

dor Sous-Lt Jean Marie, mientras prestaba sus servicios en la C224 el 12 de julio de 1917. Posteriormente, trasladado a la SPA26, Naudin derribó un segundo avión enemigo el 29 de diciembre, pero probablemente pilotaba un SPAD XIII cuando logró sus últimas cuatro victorias en 1918. Tras prestar sus servicios en la infantería durante la II Guerra Mundial (y herido en combate el 9 de septiembre de 1944), Naudin llegó a la graduación de capitaine y fue nombrado *Officier de la Légion d'Honneur* en 1945. Murió el 16 de abril de 1978 a la edad de 87 años.

La N73 recibió sus primeros SPAD VII en enero de 1917. Aparte del Capitaine Deullin, que asumió el mando el 22 de febrero, los únicos ases que aumentaron su registro mientras prestaron sus servicios en la SPA73 fueron el estadounidense Charles J. Biddle del Cuerpo de Vuelo *Lafayette* y François Battesti.

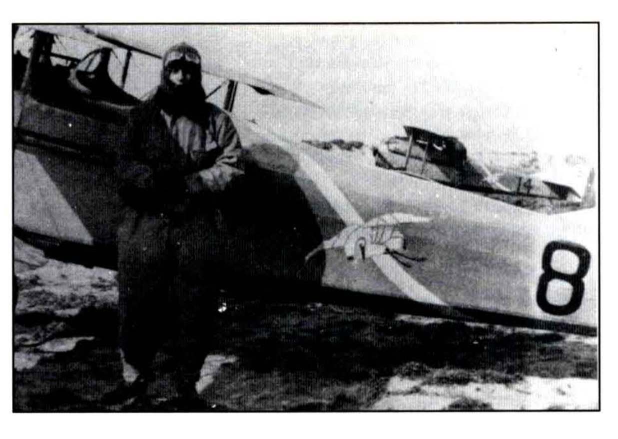
François Marie Noël Battesti, nacido en Azzana, Córcega, el 4 de mayo de 1890, prestó sus servicios en la infantería antes de entrar en la aviación el 1 de enero de 1914 tras recibir el nombramiento de piloto militar nº 453 el 3 de abril, pilotó los Blériot XI con las *escadrilles* BL18 y BL3 antes de la guerra. Después de su servicio ya en la guerra con los Caudron G IV con la C10, el Sous-Lt Battesti fue destinado a la N73 el 12



El Lieutenant Honoré Marie Joseph Léon Guillaume de Bonald de la N69 sentado en la cabina de su SPAD VII. De Bonald logró cuatro victorias en Francia antes de resultar herido el 14 de junio de 1917 y, cierto tiempo después de que se reincorporara a la N69 el 3 de noviembre de 1917, logró el quinto derribo sobre Italia. Además de ser nombrado *Chevalier de la Légion d'Honneur* el 15 de junio de 1917, recibió la *Croix de Guerre* con cinco *Palmes* y la *Medaglia d'Argento per Valore Militare* italiana.

de marzo de 1917 y reclamó su primer derribo el 24 de abril. Probablemente pilotó un SPAD VII cuando se le reconoció su segunda victoria el 4 de julio y la tercera el 12 de noviembre. En 1918 añadió otros tres derribos a su total pilotando los SPAD XIII y una única victoria con un SPAD XII armado con el cañón de 37 mm.

Como muchos de los ases a los que él conocía y admiraba de la SPA3, Battesti utilizó el mismo número personal (el "11") en todos los cazas que pilotó. Nombrado *Chevalier de la Légion d'Honneur*, publicó unas breves memorias, *Les cigognes de Brocard en combat*, dos años antes de morir en su ciudad natal de Azzana el 24 de agosto de 1977.

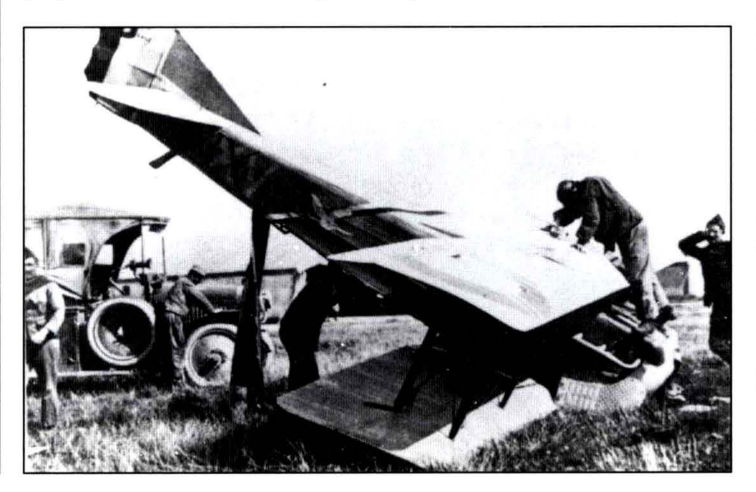


El voluntario estadounidense del Cuerpo de Vuelo *Lafayette* cabo Charles J. Biddle posa junto a su SPAD VII. Biddle, al que le enseñó el mortal arte del combate aéreo su jefe, el Capitaine Deullin, pilotaba un SPAD XIII cuando logró su primera victoria, un Albatros biplaza, el 5 de diciembre de 1917. Tras trasladarse a la Aviación del Ejército de Estados Unidos varios meses después pilotó los SPAD VII una vez más con el 103º Escuadrón Aéreo, y luego mandó el 13º Escuadrón Aéreo, antes de finalizar la guerra como oficial al mando del 4º Grupo de Persecución. El total final de Biddle fue de ocho victorias.

Dos ases pilotaron los SPAD VII con la SPA103. Probablemente el Sgt Claude Haegelen derribó un avión enemigo el 3 de mayo de 1917 y consiguió victorias confirmadas el 27 y el 28 de mayo, pero resultó herido en esta última fecha. Después de recuperarse, fue destinado a la SPA100 el 11 de marzo de 1918 y reclamó el grueso de sus 22 victorias con esta unidad. Sin embargo, cuando el Adjutant-Chef René Paul Fonck llegó a la SPA103, fue para quedarse.

Fonck, nacido en Saulcy-le-Meurthe el 27 de marzo de 1894, recibió la instrucción en Lyon y consiguió el nombramiento de piloto militar nº1979 el 15 de mayo de 1915. Destinado a la C47, Fonck demostró a partir de entonces que no se contentaría simplemente con realizar misiones de reconocimiento cuando instaló una ametralladora Lewis para disparar por encima del ala superior de su Caudron G IV. El 3 de agosto de 1915 él y su observador, Lt Thiberge, atacaron y derribaron un Rumpler biplaza y el 17 de marzo de 1917 Fonck y el Lt Marcaggi derribaron un Albatros. Su demostrada agresividad convenció a sus superiores para trasladarle a una unidad de caza y el 25 de abril llegó al aeródromo del GC12 en Bonne Maison. Posteriormente, Fonck escribió en su autobiografía *Mes Combats*:

"Naturalmente conseguí un avión nuevo, un SPAD nuevo a estrenar con el que me prometí a mí mismo hacer un gran trabajo. Tardé dos días en prepararlo con mis mecánicos, Delmas y Poirrier".



El Sous-Lt René Fonck mira dentro de la cabina de su SPAD VII (S1461) después de un aterrizaje accidentado en mayo de 1917.

Después de uno o dos comienzos en falso, los meticulosos preparativos de Fonck dieron resultado sobre Laon el 5 de mayo:

"Había nueve aviones en el combate, cinco boches y cuatro franceses, desplegados en un espacio estrecho. Rápidamente surgimos de la neblina que formaba una niebla espesa y los envolvimos. En medio de todo ello nos arriesgamos en todo momento a chocar unos contra otros en colisiones mortales".

"El Sgt (Pierre) Schmitter fue alcanzado el primero. Su avión, acribillado en varios lugares, también recibió una bala en el motor".

"El Sgt Haegelen y el Lt Hervet consiguieron sustituirle momentáneamente con éxito, pero a su vez lo estaban pasando muy mal cuando llegué yo para cambiar el devenir de los hechos. Ataqué dos veces a los boches que estaban disparando con las ametralladoras a mis amigos. A pesar de la hábil capacidad para maniobrar que demostraban, yo logré disparar contra uno de los boches a quemarropa. Había salido de una nube por delante de mí. A decir verdad, aquella oportunidad llegó del cielo. Con una ráfaga bien dirigida puse fin a su carrera".

"Su avión cayó en picado inmediatamente y se estrelló en la esquina de una zona boscosa. Yo le seguí en el descenso mientras que las otras dos *cigüeñas* francesas perseguían a los Fokker, cuyo vuelo se aceleró repentinamente cuando se dieron la vuelta y se dirigieron hacia casa. Aquella victoria mía no se cuestionó. La presenciaron tantos testigos que fue confirmada inmediatamente".

El énfasis de Fonck en los testigos se refería a una victoria que había reclamado dos días antes y que permaneció sin confirmar debido a la falta de pruebas que la corroboraran. Si su forma de escribir resulta vanidosa, igualmente lo fue su comportamiento con sus compañeros pilotos. No se llevaba bien con los demás y su comportamiento era o bien retraído y tímido o engreído; ambos rasgos eran indicativos de un sentido de inseguridad profundamente asentado.

Las tendencias de autoengrandecimiento de Fonck molestaron a muchos de sus compañeros pilotos y socavaron su respeto hacia él a pesar de sus auténticos logros reales. Sin embargo, en una aparente contradicción con su personalidad antipática, el estilo de vida de Fonck se encontraba probablemente entre los más maduros de los pilotos de caza de su época. Mientras que Guynemer volaba de forma incesante y el tercer mejor as francés Charles Nungesser alternaba entre el combate, las mujeres y la bebida (con apenas dos horas de sueño por la noche), Fonck descansaba entre misión y misión, bebía moderadamente y pasaba gran parte del tiempo de ocio practicando su puntería. Derribó un Albatros el 11 de mayo y se convirtió en as dos días después. Durante los dos meses siguientes sólo añadió un Albatros más a su registro (el 12 de junio), pero posteriormente derribó un avión enemigo un día entre el 19 y el 22 de agosto. En aquel momento, las hazañas de Fonck bien podrían haber hablado por él mismo, si simplemente se lo hubiera permitido.

Louis Risacher recuerda un incidente durante una visita de los pilotos del Royal Flying Corps (Real Cuerpo de Vuelo) en el verano de 1917, para familiarizar al personal del GC12 con los aviones británicos, que muestra de forma vívida el talento individual y el estilo de combate de Guynemer y de Fonck:

"Recuerdo que había un canadiense, uno de sus ases, de cuyo nombre no me acuerdo. Él se ofreció para organizar un combate aéreo falso con Fonck y Guynemer. Guynemer participó en el primer combate. Guynemer y el as canadiense decidieron que se cruzarían en el aire y que el 'combate' comenzaría en ese momento. Inmediatamente, Guynemer se colocó en su cola y no se lo podía quitar de encima. El canadiense era un buen tipo. Se acercó a Guynemer y le dijo 'J'ai été tué beaucoup des fois'("Me has matado varias veces"). Él pilotaba un Camel. Guynemer había superado en la maniobra a un Camel con un SPAD, increíble".

"Fonck dijo: 'Envíame tres pilotos y yo les atacaré. Nunca me verán'. Los tres pilotos ingleses arrancaron y volaron sobre el campo de aviación cuando perdimos de vista a Fonck. Aquélla era la diferencia entre las dos escuelas. Por supuesto, Fonck era muy buen piloto pero nunca realizó una maniobra de combate aéreo en el aire, él siempre volaba horizontalmente. Para no ser visto por nadie, aquél era su estilo".

Si durante los primeros meses de 1917 *Las Cigüeñas* estuvieron en su momento álgido, el periodo entre mayo y septiembre de 1917 supuso la desaparición de una en una de algunas de sus estrellas guía.

La intensa actividad aérea de mayo comenzó con el derribo por parte de Guynemer de un Albatros sobre Courtecon el día 2. Al día siguiente, Heurtaux destrozó las alas de un Albatros biplaza sobre Fismes como su 21ª victoria, mientras que Guynemer y Dorme añadieron uno cada uno a sus totales el 4 de mayo. Guiguet consiguió su cuarta victoria sobre Mont Châlons el 5 de mayo, pero durante un combate con nueve Albatros D III aquel mismo día, Heurtaux hizo honor a su apodo, *el cogebalas*, cuando resultó alcanzado en los dos muslos, una bala le dobló el cráneo y otro proyectil le atravesó los dos carrillos. Semiinconsciente debido a la pérdida de sangre, consiguió realizar un aterrizaje forzoso dentro de las líneas aliadas y fue llevado urgentemente a un hospital de campaña.

El amigo de Heurtaux, Dorme, se vengó por él al derribar a un biplaza el día 10 y Auger se convirtió en as el día 11, pero el día 23 Guiguet regresó al aeródromo gravemente herido por un fragmento de proyectil.

Guiguet, ascendido a sous-lieutenant, volvió finalmente al combate el 29 de agosto de 1918 con el último complemento del GC12, la *Escadrille* SPA167. Mientras prestaba sus servicios en esta unidad, él y su jefe, Lt Bernard Barny de Romanet, derribaron un biplaza el 24 de octubre, que elevó el total de Romanet a 17 y le otorgó a Guiguet la muy importante quinta victoria.

La SPA3 sufrió una profunda conmoción el 25 de mayo cuando el aparentemente invencible *Père* Dorme no logró regresar. Él, Brocard y Deullin realizaban una patrulla cuando se encontraron con una escuadrilla de Albatros D III de la *Jasta* 9. En el combate que se entabló, Deullin creyó ver a Dorme derribar a un adversario envuelto en llamas antes de que él mismo se encontrara con el ataque de cuatro aviones de exploración Albatros. Cuando vio nuevamente a Dorme éste estaba siendo arrastrado hacia territorio controlado por los alemanes, pero por entonces Deullin estaba demasiado escaso de munición y combustible para hacer nada que no fuera abrirse paso combatiendo de vuelta a casa. Posteriormente aquella mañana, un avión de reconocimiento belga informó haber avistado un caza francés ardiendo sobre el terreno.

Aunque la pérdida de Dorme fue inquietante para *Las Cigüeñas*, por el contrario, el 25 de mayo Guynemer se convirtió en el primer piloto francés en derribar cuatro aviones enemigos en el transcurso de un día; a ellos añadiría otro 24 horas más tarde. Aunque todavía dolorido por sus heridas, su compañero as Heurtaux volvió a estar en el aire a finales de junio.

Posteriormente, el 12 de julio, se ordenó al GC12 que se trasladara desde Bonne Maison hasta Bierne, cerca de Bergues, en Flandes. Puede que el RFC informara a los franceses de lo peligroso que era el sector en el que iban a entrar (algunas de las mejores *Jagdstaffeln* alemanas [escuadrillas de caza] se concentraban allí, aunque pronto lo iban a descubrir ellos mismos). El 28 de julio Auger atacó a cinco cazas enemigos sobre Woesten-Zuideschoote y resultó alcanzado en el cuello. Gracias a su tenacidad, consiguió romper el contacto y alcanzar las líneas aliadas, pero murió a causa de la herida momentos más tarde. El 7 de agosto Heurtaux se convirtió en el oficial al mando de la SPA3.

En agosto *Las Cigüeñas* aumentaron sus registros, incluidos los derribos de Guynemer con su nuevo SPAD XII armado con el cañón de 37 mm, y el rey Alberto de Bélgica realizó una visita en la que entregó la *Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold* a Guynemer y Heurtaux. El 20 de agosto el general de división Hugh Trenchard entregó en nombre del RFC la Orden de Servicios Distinguidos (DSO) a Guynemer.

Durante un combate, el 3 de septiembre, Heurtaux fue alcanzado en la arteria femoral y se habría desangrado hasta la muerte en el aire si el proyectil incendiario que pasó a través del muslo no hubiera cicatrizado la herida, permitiéndole alcanzar las líneas aliadas. Sin embargo, la carrera de combate de Heurtaux había llegado a su final.

El Capitaine Heurtaux, que todavía sufría a causa de la dolorosa herida en la pierna que acabó con su carrera de combate el 3 de septiembre de 1917, necesitó dos bastones de apoyo cuando asistió a una ceremonia de entrega de condecoraciones en 1918.



Una semana más tarde, otro héroe de un *groupe* vecino participó en su último duelo aéreo. Después de conseguir su primera victoria con la N57 el 29 de julio de 1916, el Capitaine Jean Georges Fernand Matton había sido trasladado para asumir el mando de la N48 y mientras estuvo en esta unidad elevó su registro hasta nueve, incluidos dos cazas enemigos el 6 de julio de 1917. El GC11, que por entonces se componía de la SPA12, la SPA31, la SPA48 y la SPA57 acompañó al GC12 a Flandes posteriormente en julio, pero allí Matton se convirtió también en baja por culpa de los intensos combates sobre aquel sector, resultando muerto el 10 de septiembre a manos del Leutnant der Reserve Josef Jacobs, jefe de la *Jasta* 7.

La baja más escalofriante para los franceses todavía estaba por llegar. El 11 de septiembre, Georges Guynemer, por entonces el mejor as francés con 53 victorias en su haber, pilotaba un SPAD XIII nuevo con ametralladoras gemelas cuando no logró regresar de una patrulla con Bozon-Verduraz. Posteriormente, los alemanes reconocieron esta desaparición al Lt Kurt Wissemann, de la *Jasta* 3; Guynemer se convirtió en su quinta víctima.

La reacción de *Las Cigüeñas* ante la noticia de la muerte de Guynemer fue que "volaremos más y más para vengarle", declaró Risacher. "Mataremos a todos los alemanes que podamos. Bozon-Verduraz y yo mismo deseamos ver, a pesar de la desaparición de Guynemer, cómo Las Cigüeñas obtienen los mismos éxitos que cuando él estaba vivo". Sin embargo, las bajas acumuladas de Guynemer, Heurtaux, Auger y Dorme debieron de provocar un impacto psicológico en la SPA3, ya que esta *es-*

cadrille sólo logró dos victorias durante el resto de 1917, incluida la cuarta de Raymond el 27 de octubre.

En la vecina SPA103, René Fonck también juró vengar a Guynemer y el 14 de septiembre derribó un biplaza envuelto en llamas sobre Langemarck. "Así fue el funeral de Guynemer para mí", escribió él mismo posteriormente. Cuando se aproximaba al aeródromo del GC12, Fonck anunció su 12ª victoria manipulando el mando de gases para producir el sonido del "J´en ai un" que había sido la última seña característica de Guynemer.

Cualquiera que fuera su intención, sus compañeros *Cigüeñas* lo entendieron de forma ofensiva como un acto descortés y algunos se lo reprocharon en la cara. Fonck no contestó a sus detractores. "No va con mi carácter emular las hazañas de otros", escribió, y se pasó el mes y medio siguiente perfeccionando sus destrezas de combate ya que derribó seis aviones enemigos más antes del 27 de octubre.

El GC12 dejó Flandes hacia Maisonneuve el 11 de noviembre y se trasladó a Beauzée-sur-Aire, cerca de Souilly, en el sector de la *IVème Armée*, el 17 de enero de 1918. Cuando la SPA3 volvió a aumentar su registro el 16 de febrero, estaba equipada sobre todo con los SPAD XIII. Aunque esta unidad produjo más ases en aquel año (el más destacado de ellos fue el estadounidense Frank Baylies, con 12 victorias), los días de gloria de la SPA3 habían pasado. La *Cigüeña* que más hizo valer sus méritos en 1918 sería el letal cazador de la SPA103, Fonck.

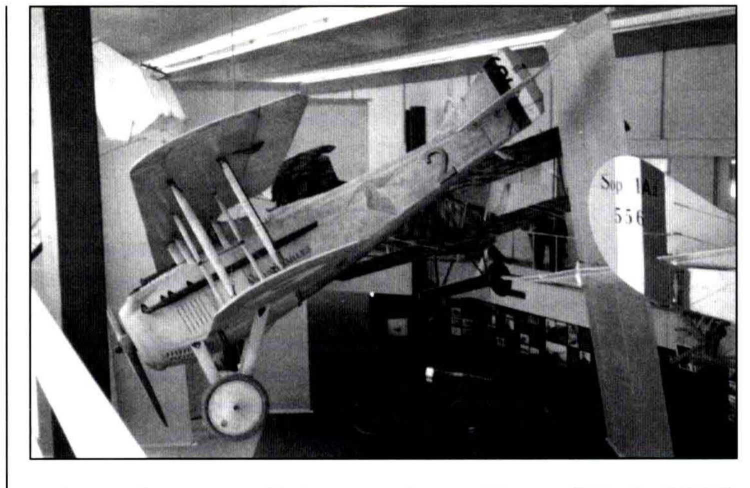
MEJOR REFRIGERACIÓN Y UN MOTOR MÁS CALIENTE

A pesar de sus primeros éxitos, el SPAD VII mostró algunos problemas, el más irritante de ellos era la ineficacia del radiador y de los orificios de enfriamiento, que provocaban que los motores estuvieran fríos en invierno y sobrecalentados en verano. Se probaron varios recursos en campaña, como la práctica de agujeros en el capot cerrado y la retirada completa de los orificios del capot.

Después de unos cuantos experimentos, la versión definitiva de la producción del SPAD VII solucionó este problema desarrollando un capot más grande con nueve obturadores ajustables. Desde noviembre de 1916 en adelante, el SPAD VII también sufrió algunas modificaciones estructurales, incluidos los cables de refuerzo dentro del fuselaje y la sustitución de los casquillos de aluminio por otros de acero. También se reforzaron los soportes del motor con placas de acero para reducir las vibraciones.



Flanqueado por sus mecánicos, el Adjutant René Paul Louis Dousinelle de la SPA48 posa junto a su SPAD VII (Nº 12). Dousinelle consiguió tres victorias con los SPAD VII entre el 21 de septiembre y el 7 de octubre de 1917 y otras seis con los SPAD XIII en 1918. Murió el 28 de enero de 1963.



El S254, histórico en al menos dos aspectos, fue el primer SPAD VII equipado con el motor Hispano-Suiza 8Ab de 180 CV y alta compresión, y el Lt Georges Guynemer lo pilotó con considerable éxito. Cuidadosamente restaurado a comienzos de la década de los años ochenta, está expuesto en el *Musée de l'Air et l'Espace* en Le Bourget, en las afueras de París.

A pesar de que su rendimiento con el motor Hispano-Suiza de 150 CV era bueno, la plataforma aérea relativamente pesada del SPAD VII lo hacía menos maniobrable que el Nieuport 17 al que se suponía que tenía que sustituir. La solución para este problema fue compensarlo con más potencia, y a finales de 1916 Marc Birkigt desarrolló una versión más avanzada de su motor. El 8Ab, como fue denominado, tenía un índice de compresión que se aumentó desde 4,7 hasta 5,3, elevando su velocidad de funcionamiento de 1.500 a 1.800 rpm y su potencia hasta 180 CV, con una potencia con el mando de gases completamente abierto de 204 CV.

El SPAD VII S254 fue la primera unidad que iba propulsada con este nuevo motor y, por supuesto, se le entregó a Guynemer en enero de 1917. Para finales de mes su registro había llegado a 30 y él se refirió halagadoramente al SPAD de 180 CV como su *mitrailleuse volante (la ametralladora volante)*. Conseguiría hasta 19 de sus victorias con el S254 y, lo que es aún más significativo, nunca se cambió el motor, un hecho que habla muy en favor tanto de la fiabilidad del grupo propulsor como de la calidad del personal de tierra de la SPA3, con el que Guynemer, que había sido él mismo mecánico antes de convertirse en piloto, ocasionalmente trabajaba.

Pocos aviones podían presentar tantas justificaciones para su mantenimiento histórico como aquel primer SPAD de 180 CV, pilotado por el más renombrado piloto de caza de Francia. Y, de hecho, después de ser retirado del servicio en el frente, el S254 logró sobrevivir varias décadas para ser restaurado a comienzos de la década de los años ochenta y, en última instancia, ser expuesto en el *Musée de l'Air et l'Espace* en Le Bourget.

El Sgt André Henri Martenot de Cordoux mira a la cámara desde la cabina de un SPAD VII. Martenot, que logró su primera victoria pilotando un Caudron G 4 con la *Escadrille* C28, era el miembro con más experiencia de la N94 cuando se formó esta unidad el 1 de junio de 1917 y, consiguientemente, recibió su primer SPAD VII (S135) en julio. Él prefería el SPAD VII al XIII y pilotó los dos durante un periodo, reconociéndosele finalmente ocho victorias.



El Adjutant André Martenot de Cordoux, que fue el primer miembro de la N94 que recibió un SPAD VII, fue otro partidario de la versión de 180 CV, que se convirtió en su caza preferido. Nacido en Chalezeule el 14 de marzo de 1893, prestó sus servicios con distinción en el *149ᵉ Régi-*

ment d'Infanterie antes de trasladarse a la aviación el 5 de agosto de 1915 y obtener su nombramiento como piloto el 26 de diciembre.

Pilotando un Caudron G IV con la C28 él y su tirador, Soldat 2ème Classe Claude Martin, derribaron un LVG el 20 de mayo de 1916. Después de un posterior periodo de servicio en la C56 y en la N38, Martenot fue destinado al destacamento N513, que conjuntamente con los destacamentos N512 y N514 formaban la *Escadrille* N94, el 1 de junio de 1917. Consiguió su segunda victoria (un Rumpler) mientras pilotaba un Nieuport 24 el 25 de julio.

En septiembre de 1917 se envió a la N94 el SPAD VII S135, que fue asignado a Martenot. Aunque él admitió que era menos maniobrable que el Nieuport 24, este futuro as consideró el SPAD lo suficientemente ágil como para defenderse de los adversarios alemanes en un combate aéreo si fuera necesario. En un combate de ataque y persecución en picado él consideraba que había pocos aviones comparables gracias a la insuperable capacidad de la estructura de sus alas para resistir la tensión de un picado con potencia. E incluso después de que Martenot recibiera un SPAD XIII (que duplicaba el armamento y con un motor reductor Hispano-Suiza 8b que daba 220 CV) en la primavera de 1918, él decidió igualmente seguir pilotando su viejo SPAD VII.

Martenot, al que se le reconocerían siete u ocho victorias antes del final de la guerra, señaló que sus destrezas de combate mejoraron enormemente durante su breve estancia en la N38, donde su mentor fue el mejor as de esta unidad, Adjutant Georges Félix Madon.

Madon, nacido el 28 de julio de 1892 en Bizerte, Túnez, había obtenido una licencia de piloto civil el 7 de junio de 1911 y entró en la aviación el 12 de marzo de 1912. Voló con la B130 hasta el 5 de abril de 1915, cuando se perdió debido a la mala situación climatológica y realizó un aterrizaje forzoso en la neutral Suiza. Internado, Madon realizó dos intentos por escapar, consiguiéndolo finalmente en la segunda ocasión (el 27 de diciembre). Tras regresar al frente con la MF218, solicitó el traslado a un escuadrón de caza y después de la instrucción en Pau y Cazaux fue destinado a la N38 el 1 de septiembre de 1916.

Aunque asignada esencialmente a la *IVème Armée* para reconocer y fotografiar el frente con los Nieuport equipados con cámaras (que Martenot reclamaba haber preparado mientras estuvo allí), la N38 mantuvo una política de agresividad defendiendo sus aparatos de reconocimiento. De hecho, entre sus filas se encontraban ases como André Delorme (5 victorias), Gustave Douchy (9), Jean Casale (13) y Hector Garaud (13).

Madon se estableció rápidamente como el más diestro de todos ellos y reclamó su primer derribo (un Fokker) el 28 de septiembre de 1916. Antes del 15 de marzo de 1917, cuando la N38 se unió a la N37, la N78 y la N112 para formar el GC15 bajo el mando del Capitaine Victor Menard, Madon reclamó ocho victorias.

Derribó a su 16º oponente el 4 de septiembre, justo cuando los primeros SPAD VII comenzaron a sustituir a los Nieuport de la unidad, y el 24 de marzo de 1918 el entonces Lt Madon asumió el mando de la SPA38, momento en el cual esta unidad había sustituido sus SPAD VII por los XIII y su registro estaba situado en 25.

Para el final de la guerra a Madon se le reconocieron 41 victorias confirmadas y 64 probables. Esta importante discrepancia entre los dos

El Sgt Lionel de Marmier de la SPA112 posa informalmente junto a su SPAD VII en el otoño de 1917. Tras llegar a esta unidad el 1 de diciembre de 1916, no consiguió anotar una victoria hasta el 2 de febrero de 1918 cuando él y el Sgt Reynaud derribaron un biplaza alemán al sur de Altkirch. Logró su sexta victoria el 31 de mayo y posteriormente se le reconocieron dos o tres victorias en junio de 1940 pilotando los Caudron C 714 con el GC1/145 de personal polaco.



totales reflejaba en gran medida una actitud parecida a la de René Dorme; siempre que Madon se enteraba de que no se podía confirmar un derribo de acuerdo con las estrictas normas de Francia él solía desentenderse del asunto señalando simplemente que "los boches conocen sus bajas".

Finalmente, Madon fue el cuarto mejor as de Francia, *Officier de la Légion d'Honneur* y poseedor de la *Médaille Militaire* y la *Croix de Guerre* con 17 *Palmes* y una *étoile de bronze*. Irónicamente, murió en una ceremonia para conmemorar el armisticio y la inauguración de una estatua del aviador pionero Roland Garros.

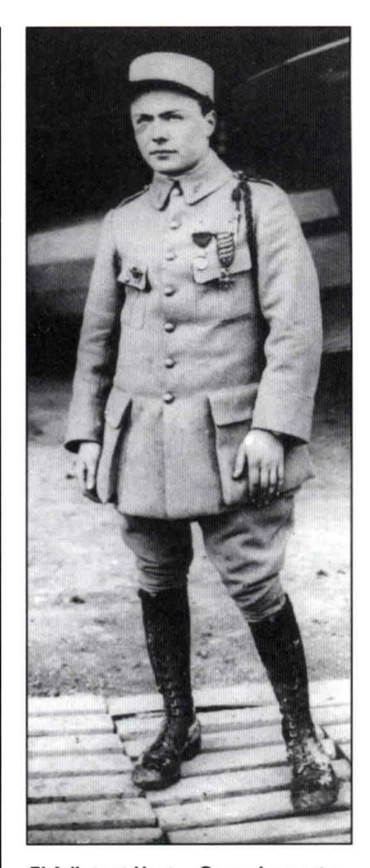
Martenot no fue sino uno de los distintos ases franceses que reconocieron a Madon como su maestro. Entre ellos se encontraba Hector Garaud de la SPA38, que nació en Saint-Antoine el 27 de agosto de 1897 y que prestó sus servicios en la V97 antes de llegar a esta unidad de caza el 16 de abril de 1917.

Consiguió su primera victoria (pilotando un SPAD VII) el 12 de mayo y formó equipo con Madon para lograr su sexto derribo, un biplaza, sobre Tahure el 23 de diciembre. Garaud, al que se concedió la *Médaille Militaire* el 2 de enero de 1918, ascendió a adjutant el 20 de febrero y se convirtió en *Chevalier de la Légion d'Honneur* el 26 de marzo, pero aquel mismo día resultó herido en el pulmón derecho mientras derribaba un Rumpler como su 12ª victoria. Garaud regresó al combate en el verano y derribó un Fokker D VII como su 13ª victoria el 12 de agosto de 1918, pero resultó herido en la cara por culpa de un fragmento de proyectil el 3 de octubre. Ascendido a sous-lieutenant el 20 de octubre, Garaud dejó la aviación después de la guerra para trabajar en la industria, pero se reintegró en la reserva de l'*Armée de l'Air* en 1932. Tras alcanzar la graduación de commandant durante la II Guerra Mundial, se estrelló fatalmente durante un vuelo de prueba el 2 de abril de 1940.

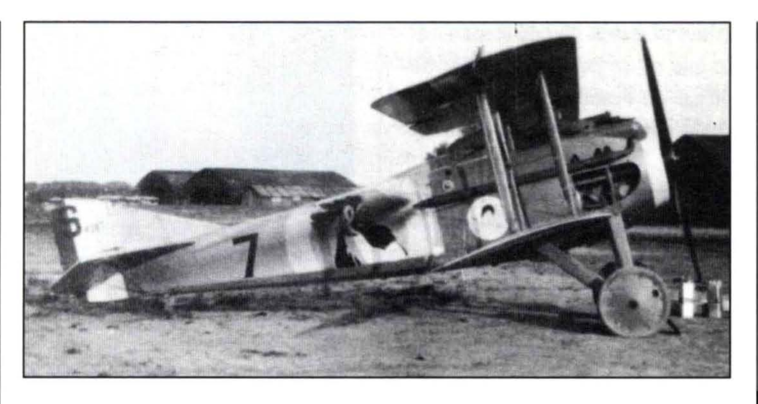
Otro de los pilotos estrella de Madon fue Gustave Douchy, que comenzó la guerra como mecánico de aviones, pero finalizó la instrucción de vuelo el 15 de julio de 1915 y fue destinado a la N38 el 24 de octubre. Consiguió sus primeras victorias en el verano de 1916 y añadió otras siete a su total entre el 22 de enero y el 4 de septiembre de 1917; derribó a su noveno adversario el 6 de marzo de 1918.

Según Martenot, Madon pilotó durante un periodo un SPAD con el fuselaje completamente rojo, mientras que el aparato de Douchy estaba pintado de azul. El 26 de marzo de 1918 este último as fue reasignado como piloto de pruebas. Durante la II Guerra Mundial prestó sus servicios con las fuerzas de la Francia Libre después de que su país cayera ante los alemanes y alcanzó la graduación de capitaine el 1 de febrero de 1942. En junio de 1943 fue trasladado desde Líbano a Madagascar, donde murió en un accidente el 29 de julio. Otro discípulo notable más de Madon fue el cabo estadounidense David Putnam, que logró cinco de sus trece victorias mientras prestó sus servicios en la SPA38 y del que también se presume que pintó el fuselaje de al menos uno de sus SPAD en rojo como emulación de la práctica de Madon.

Mientras que algunos ases franceses compartieron su fama con las unidades en las que prestaron sus servicios, otros obtuvieron cierta notoriedad mediante la acumulación lenta, pero inexorable, de victorias en el transcurso de varios traslados de una unidad a otra.



El Adjutant Hector Garaud muestra sus condecoraciones con orgullo, la *Croix de Guerre* con cinco *Palmes* y dos *Étoiles*, así como la *Médaille Militaire*. Nacido en Saint-Antoine el 27 de agosto de 1897, prestó sus servicios en la V97 antes de llegar a la N38 el 16 de abril de 1917. Consiguió seis victorias en 1917 pilotando los SPAD VII y elevó su total hasta 13 el 12 de agosto de 1918. Tras alcanzar la graduación de commandant durante la II Guerra Mundial, se estrelló fatalmente durante un vuelo de prueba el 2 de abril de 1940.



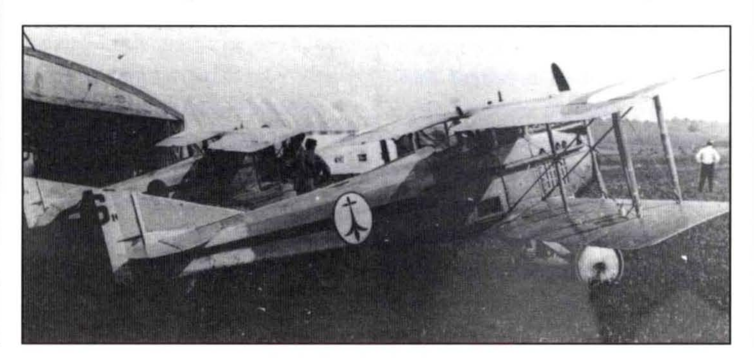
El cabo Jacques Raphaël Roques de la SPA48, nacido en París, de padre francés y madre venezolana, el 2 de agosto de 1897, pilotó el SPAD VII S1415. Roques fue un ciudadano suizo que se alistó en la Legión Extranjera para trasladarse a la *Aviation Française*. Consiguió su segunda victoria con este avión en particular y tres más en 1918, periodo en el cual pilotó los SPAD XIII.

Uno de estos casos fue el de Edmond Jacques Marcel Pillon que logró su primer derribo pilotando un bombardero Voisin 3LA de la VB102 el 2 de agosto de 1916. El Día de Año Nuevo de 1917 Pillon fue destinado a la recién formada *escadrille* de caza N82 y reabrió su registro al derribar un avión enemigo sobre Verdún el 25 de marzo de 1917. Su mención para la *Médaille Militaire* describía cómo "el 21 de abril de 1917 atacó un globo al que obligó a descender y el 23 de abril forzó a un avión enemigo a aterrizar por detrás de las líneas". Esta última victoria (LVG C V 5155/17) fue la tercera de Pillon y al día siguiente derribó el Albatros D III 2120/16 cerca de Altkirch, matando al Vfw Rudolf Rath, de la Real *Jasta* 35 bávara.

La N82 se trasladó desde el sector de Lorraine a Matigny, seis kilómetros al noroeste de Ham el 11 de julio y, poco después, comenzó a recibir los SPAD VII de 180 CV para complementar a los Nieuport. A Pillon se le asignó uno y él lo utilizó para atacar tres globos alemanes el 19 y el 20 de agosto. El 31 de agosto la robustez del SPAD le sirvió de nuevo cuando atacó las trincheras alemanas a baja cota.

A las 16:55 horas del 3 de septiembre localizó a cuatro aviones de exploración alemanes que patrullaban sobre uno de sus globos. Tras lanzarse en picado en medio de la escuadrilla, Pillon seleccionó al jefe y lo derribó al noroeste de Laon antes de que los otros tres le atacaran a él. El as logró abrirse paso combatiendo hacia las líneas francesas casi con el combustible agotado; también derribó un biplaza durante aquella misión. Exactamente una semana después resultó herido, pero regresó al combate con la SPA67 el 15 de abril de 1918. Pillon anotaría dos victorias más con esta unidad y la octava con la SPA98 el 2 de septiembre de 1918.

Pillon murió en un accidente en el aeródromo de Farman en Toussus-le-Noble el 8 de junio de 1921, sólo un día antes de su 30º cumpleaños.



Aunque la mayoría de las *escadrilles* francesas utilizaron números para la identificación individual, la SPA23 decidió señalizar sus SPAD VII con una franja roja, pintada a lo largo del lateral del fuselaje y a través del ala superior. También destacan los motivos individuales de los pilotos, ninguno de los cuales ha podido ser relacionado fehacientemente con ninguno de estos aparatos.

ADELANTE A PESAR DE TODO EN 1918

Los retrasos en la fabricación del SPAD XIII se sumaron a los problemas del nuevo motor reductor de este modelo y provocaron el mantenimiento de los SPAD VII en servicio durante más tiempo del previsto. Cuando los alemanes lanzaron su ofensiva de primavera el 21 de marzo de 1918, los aliados necesitaron todos los aviones que pudieron reunir, y aunque ya se disponía de bastantes SPAD XIII, la demostrada fiabilidad de los SPAD VII los mantuvo como un recurso vital para la fuerza de caza de Francia. El 1 de abril de 1918 todavía había 372 SPAD VII en el frente, superando a los 290 SPAD XIII disponibles.



Entre los diferentes pilotos que todavía lograron victorias con los SPAD más veteranos durante la primavera de 1918 se encontraba uno de los ases pioneros de Francia. Jean Chaput, nacido en París el 17 de septiembre de 1893, entró en el servicio militar en 1913 y se encontraba en el *36ème Régiment d'Infanterie* cuando estalló la guerra. Tras trasladarse a la aviación poco después, abrió su registro con un Fokker *Eindecker* (monoplano) el 12 de junio de 1915 pilotando un Caudron G IV de la C28. Logró dos victorias más con el *Groupement d'Angers* antes de llegar a la N57 el 7 de mayo de 1916. Posteriormente, Chaput participó en muchas acciones con los monoplanos Morane-Saulnier N y con los Nieuport y aumentó su registro total hasta ocho victorias antes de finales de 1916.

El Lt Armand de Turenne, de la SPA48, posa de pie junto a su SPAD VII, que está decorado con el enorme emblema de la cabeza del gallo joven que él ayudó a diseñar para la *escadrille*. Tras llegar a la N48 el 14 de junio de 1916, Turenne anotó seis derribos con esta unidad antes de ser nombrado oficial al mando de la SPA12 el 12 de enero de 1918; elevó su total hasta 15.

Tras el reequipamiento de la unidad con los SPAD, logró sus primeras victorias con el nuevo modelo el 5 de abril de 1917 cuando reclamó dos derribos. Para el 21 de abril de 1918 a Chaput se le había reconocido un total de 16 aviones enemigos derribados, incluido el del as de diez victorias Ltn Erich Thomas de la *Jasta* 22, que fue hecho prisionero el 23 de marzo de 1918.

Chaput fue nombrado jefe de la SPA57 el 11 de abril de 1918 y una de sus primeras acciones fue la de sustituir el emblema del jabalí que había ocupado los laterales del fuselaje de los SPAD en 1917 (y que realmen-



El Sous-Lt Jean Chaput posa junto al ala de su SPAD VII a finales del verano de 1917. Chaput, nacido en París el 17 de septiembre de 1893, abrió su registro con un *Eindecker* el 12 de junio de 1915 pilotando un Caudron G 4 con la C28. Posteriormente entró en combate con los monoplanos Morane-Saulnier, los Nieuport y los SPAD y derribó unos 18 aviones. Finalmente, a Chaput se le acabó la suerte el 8 de mayo cuando resultó mortalmente herido.

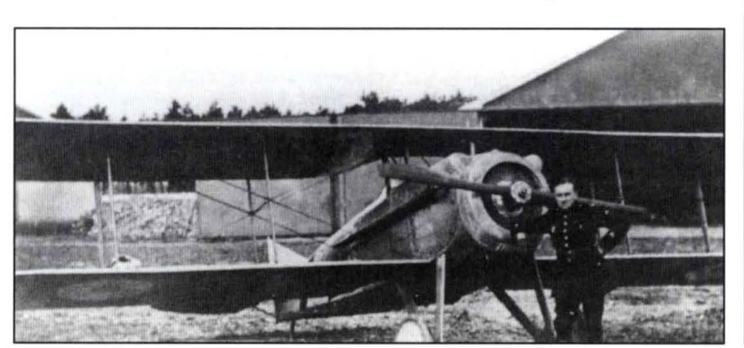


te había gustado a pocos pilotos) por su distintivo personal de la gaviota como insignia de la unidad. Sin embargo, la duración del cargo de Chaput como oficial al mando estaba destinada a ser de menos de un mes. Durante un combate aéreo con los Fokker Dr I, el 6 de mayo de 1918, fue alcanzado en la arteria femoral y aunque logró llevar a su SPAD VII (S4280) hasta un aterrizaje forzoso, murió desangrado antes de que pudiera ser hospitalizado.

El Sous-Lt Maurice Hasdenteufel (extremo izquierdo) de la SPA57 es felicitado por sus oficiales superiores tras su regreso de una salida con éxito, probablemente una en la que consiguió su quinta victoria, conjuntamente con el Sous-Lt Charles Nuville. Su víctima fue el Ltn Kurt Schulz, de la *Jasta* 37, que murió cuando su Fokker D VII se estrelló envuelto en llamas al sur de Dormans el 25 de junio de 1918. El recién coronado as Hasdenteufel murió en un accidente justo al día siguiente.

La de Omer Paul Demeuldre, que nació en Cambrai el 8 de marzo de 1892, fue una carrera casi paralela a la de Chaput ya que entró en la carrera militar en 1912. Poco después de que estallara la guerra fue destinado a la MF63 como mecánico. Después de ser enviado a la instrucción de piloto y recibir su nombramiento como piloto el 2 de octubre de 1916, Demeuldre volvió a formar parte de su antigua unidad. La *Escadrille* 63 se reequipó posteriormente con los Sopwith 1 A2 1$^1/_2$ Strutter fabricados con licencia) y pilotaba uno de ellos cuando él y su observador, Sgt Lemarc, derribaron un avión de exploración enemigo el 23 de mayo de 1917. En octubre el agresivo Demeuldre fue trasladado a la SPA84 y el día 30 pilotaba un SPAD VII cuando derribó un aeroplano enemigo envuelto en llamas cerca de Aboddage. Ésta, su tercera victoria, también le valió una propuesta para la *Médaille Militaire*.

Demeuldre añadió un Albatros a su registro el 15 de diciembre, seguido de un DFW C V el 22 de diciembre y otro al día siguiente. Comenzó



El Adjutant Arthur Marie Marcel Coadou posa junto a su SPAD VII, que muestra la banda amarilla-negra-amarilla del fuselaje que sirvió como distintivo de la SPA88 a comienzos de 1918.



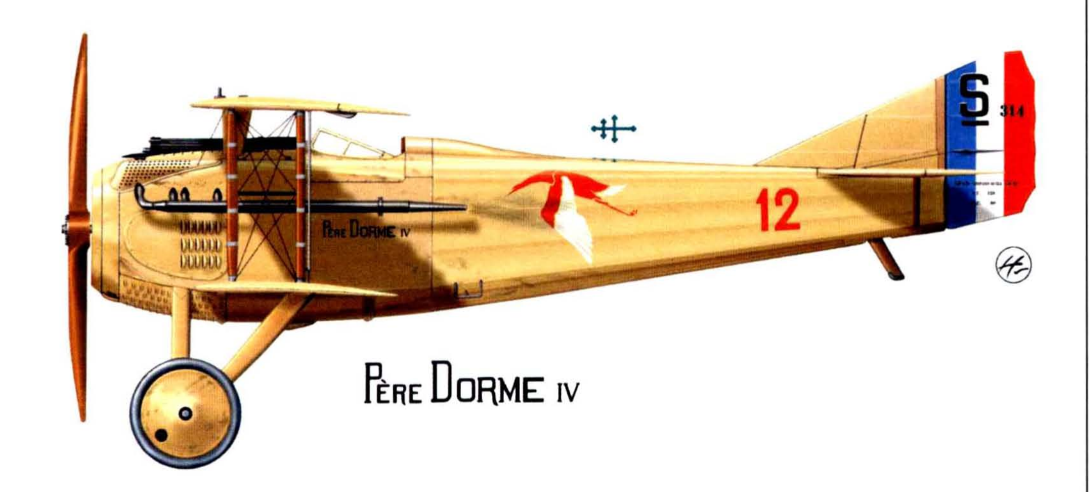
SPAD VII S115 del Sgt Georges Guynemer, N3, septiembre de 1916

El primer SPAD VII de Guynemer llegó el 27 de agosto de 1916 y estaba decorado con un gallardete negro en el revestimiento superior del fuselaje y la inscripción *Vieux Charles* en el lateral del fuselaje. Si la banda tricolor del fuselaje había sido concebida para que los soldados franceses identificaran al nuevo avión, no funcionó muy bien ya que el S115 fue retirado del servicio después de ser derribado el 23 de septiembre por un proyectil francés de 75 mm.



SPAD VII (número de serie desconocido) del Lt Alfred Heurtaux, N3, otoño de 1916

Sólo una cigüeña roja y un número adornaban el fuselaje del SPAD de Heurtaux. Entre los 21 adversarios a los que este francés venció en combate durante el transcurso de su carrera se encontraba el as alemán Ltn Kurt Wintgens, que murió al ser derribado el 25 de septiembre de 1916.



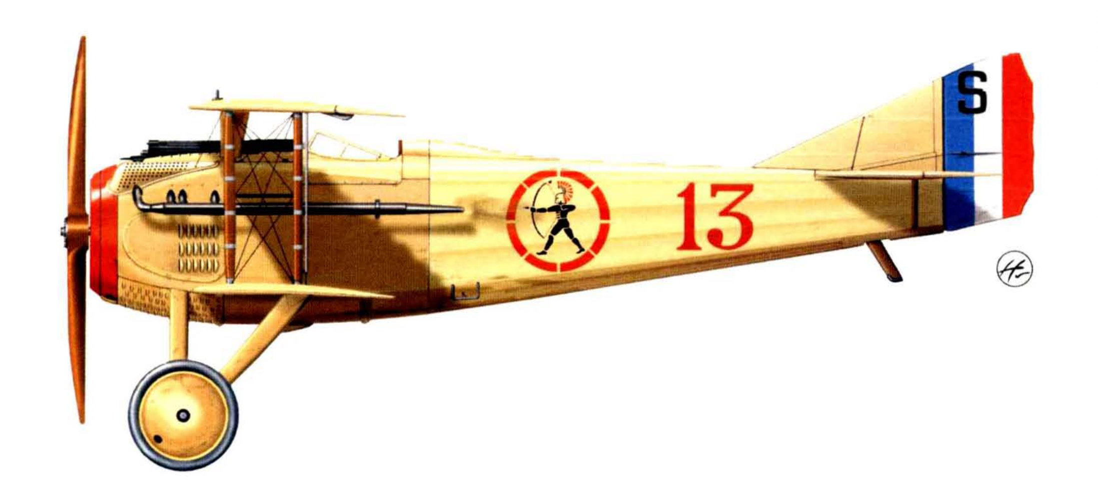
SPAD VII S314 del Sous-Lt René Dorme, SPA3, primavera de 1917

Además de su habitual número 12, aunque en un tamaño relativamente pequeño, y de su apodo en el lateral del fuselaje, el SPAD VII de Dorme llevaba una cruz de Lorraine verde en el revestimiento superior. Dorme logró 23 victorias oficiales, y muchas otras que no fueron confirmadas, antes de resultar muerto en combate el 25 de mayo de 1917; su desaparición le supuso al Ltn Heinrich Kroll, de la *Jasta* 9, su muy importante quinta victoria.



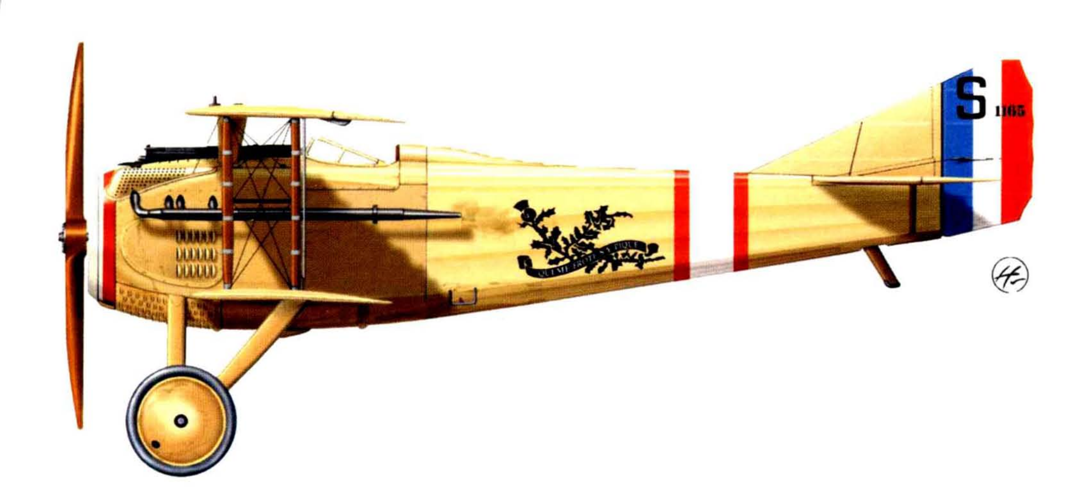
SPAD VII S116 del Adjutant Maxime Lenoir, N23, octubre de 1916

Los símbolos heráldicos personales predominaron en los aviones de la N23 durante toda la guerra. El de Lenoir incluía una banda tricolor, un acertijo con su propio nombre y una leyenda de desafío a la muerte que resultó ser prematura. Después de lograr su 11ª victoria el 25 de septiembre de 1916, Lenoir murió con su nuevo SPAD exactamente un mes después.



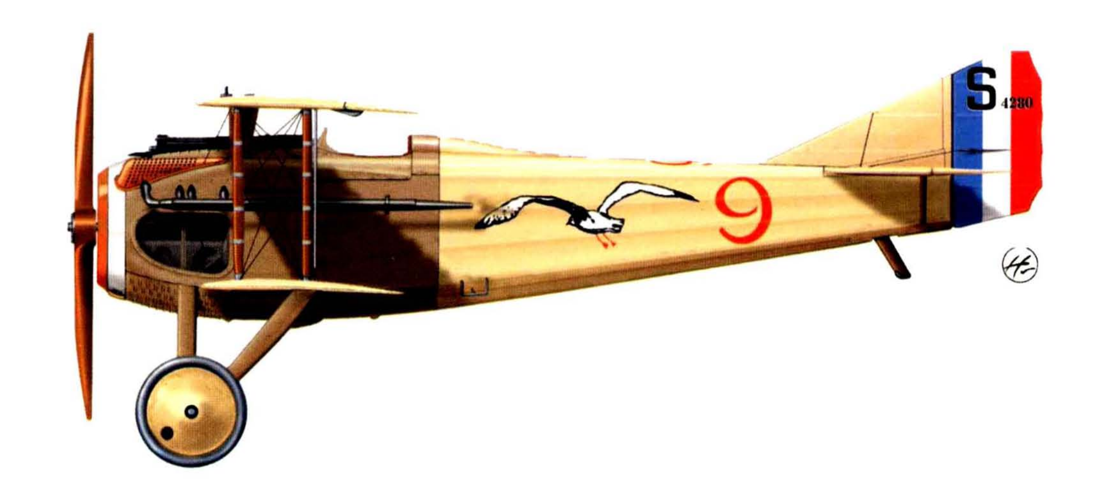
SPAD VII (número de serie desconocido) del Sous-Lt Georges Ortoli, SPA31, primavera de 1917

El as corso Georges Ortoli logró su primera victoria mientras pilotaba un avión de hélice propulsora Maurice Farman con la MF8, seguida de diez más con los Nieuport y los SPAD VII con la SPA31. Su mejor mes fue marzo de 1917 y durante él derribó un avión enemigo los días 6, 23 y 24 y dos el 25. Reclamó otro derribo doble el 19 de junio, uno de los cuales lo compartió con el Sous-Lt Jean Chaput de la SPA57 y el Lt Xavier de Sevin de la SPA12.



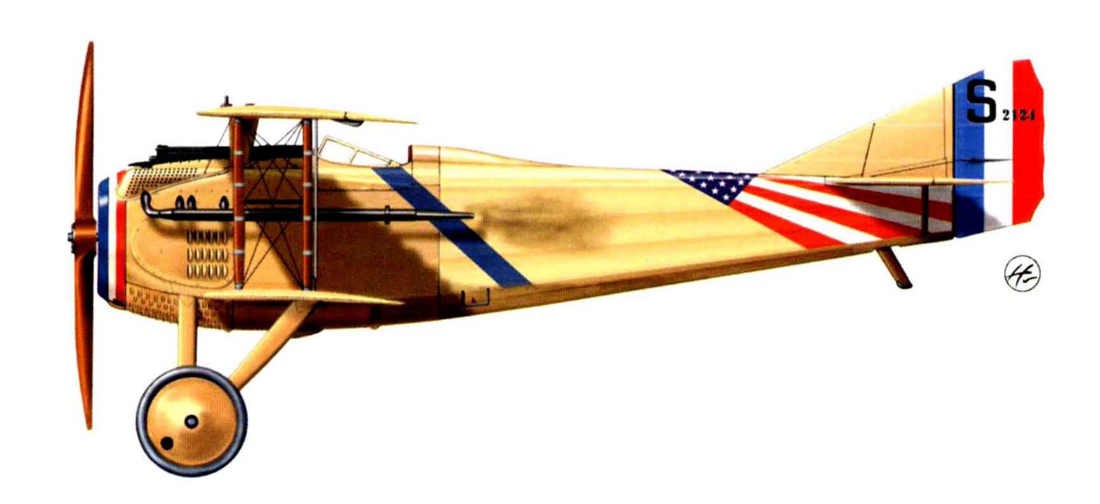
SPAD VII S1165 del Adjutant Hector Garaud, SPA 38, verano de 1917

El SPAD de Garaud llevaba una variante del emblema del cardo negro y del lema ("Todo el que se roce conmigo se pinchará") del mejor as de la SPA38, Georges Madon; toda la *escadrille* adoptó este distintivo que, junto con las variantes personales sobre bandas rojas y blancas, se combinó posteriormente dentro de un gallardete en 1918, con la utilización de números de serie normales para la identificación individual. Garaud logró un total de seis victorias durante el transcurso de 1917 y aumentó su total final hasta 13 el 12 de agosto de 1918.



SPAD VII S4280 del Lt Jean Chaput, SPA57, mayo de 1918

Entre las 16 victorias de Chaput se encontraba el as alemán de 10 derribos Ltn Erich Thomas, de la *Jasta* 22, que fue derribado y hecho prisionero el 23 de marzo de 1918. Tras asumir el mando de la SPA57 el 11 de abril de 1918, rápidamente su distintivo personal de la gaviota fue adoptado como la insignia de la unidad en sustitución del impopular motivo del jabalí que se había utilizado desde 1917. Chaput pilotaba el S4280 el 6 de mayo de 1918 cuando resultó mortalmente herido en la arteria femoral durante un combate con un Fokker Dr I pilotado por el Ltn Hermann Becker, oficial al mando de la *Jasta* 12.



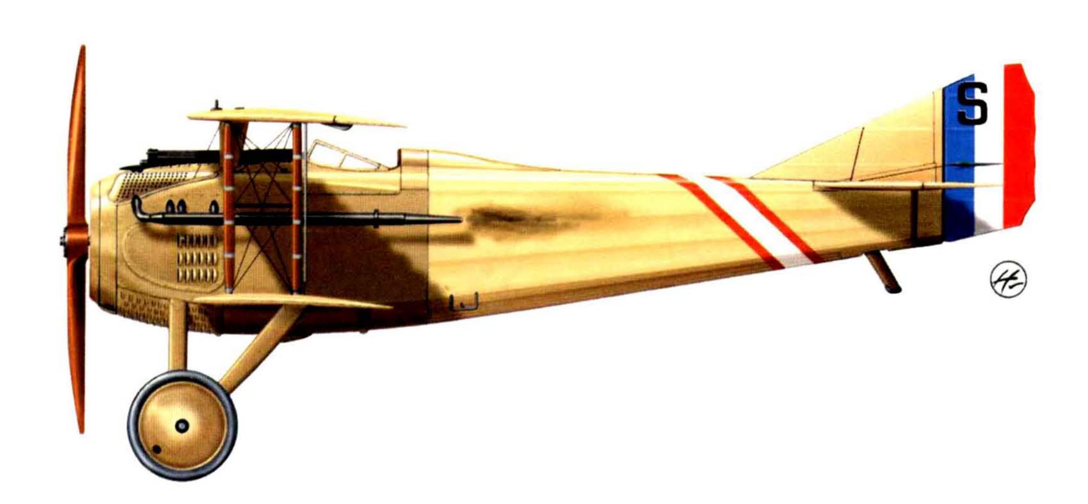
SPAD VII S2124 del Cabo Paul Frank Baer, SPA80, invierno de 1917

Baer, uno de los voluntarios del Cuerpo de Vuelo *Lafayette* agregado a la SPA80, proclamó de forma gráfica su nacionalidad al pintar una bandera estadounidense decorada en la parte trasera del fuselaje. El distintivo de esta unidad era una banda azul descendente en sentido diagonal, por detrás y por debajo de la cabina.



SPAD VII (número de serie desconocido) del Adjutant Edmond Pillon, SPA82, septiembre de 1917

Al igual que la N81, la N82 se identificó inicialmente con bandas rojas y blancas en las alas y posteriormente las cambió por un gallardete con banda roja y blanca con la cabeza de un gallo joven. Edmond Jacques Marcel Pillon, un antiguo piloto de bombarderos con la VB102 (con la que logró su primera victoria el 2 de agosto de 1916), se trasladó a la N83 el 1 de enero de 1917. Derribó tres aviones entre el 25 de marzo y el 24 de abril pilotando los Nieuport y añadió al menos uno más a su registro durante el frenesí de actividad en agosto y septiembre de 1917, utilizando los SPAD VII de 190 CV. Pillon resultó herido el 10 de septiembre, aunque regresó al combate con la SPA67 el 16 de abril de 1918 y consiguió dos derribos más, además de uno con la SPA98.



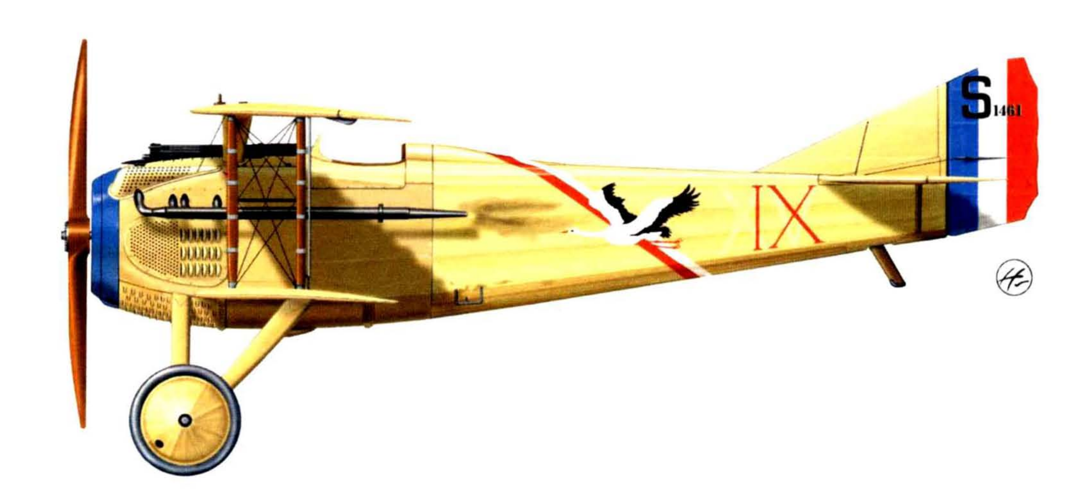
SPAD VII (número de serie desconocido) del Sous-Lt Omar Demeuldre, SPA84, primavera de 1918

Demeuldre consiguió su primera victoria mientras prestaba sus servicios como tirador de un Maurice Farman de la MF83 el 7 de septiembre de 1915 y la segunda como piloto de esta misma unidad el 23 de mayo de 1917. Tras superar la instrucción como piloto de caza aquel mes de octubre, el agresivo Demeuldre pasó a formar parte de la SPA84 y logró su tercera victoria con un SPAD VII el día 30 de ese mes. Un biplaza alemán derribado el 14 de abril de 1918 elevó su registro a 13, pero el 3 de mayo murió en combate con otro biplaza, después de lo cual fue nombrado *Chevalier de la Légion d'Honneur* a título póstumo.



SPAD VII (número de serie desconocido) del Adjutant André Martenot de Cordoux, SPA94, primavera de 1918

Martenot, que logró su primera victoria pilotando un Caudron G IV con la C28, era el miembro con más experiencia de la N94 cuando se formó esta unidad el 1 de junio de 1917 y, consiguientemente, recibió su primer SPAD VII (S135) en julio. Todos sus aviones llevaron el número "5" y él señaló que su SPAD VII favorito (cuyo gallardete guardó para posteriormente donarlo al *Musée de l'Air)* tenía el capot del radiador en aluminio pulido. Prefirió los SPAD VII a los XIII, más potentes pero menos fiables y maniobrables, y durante un periodo pilotó los dos; finalmente se le reconocieron ocho victorias.



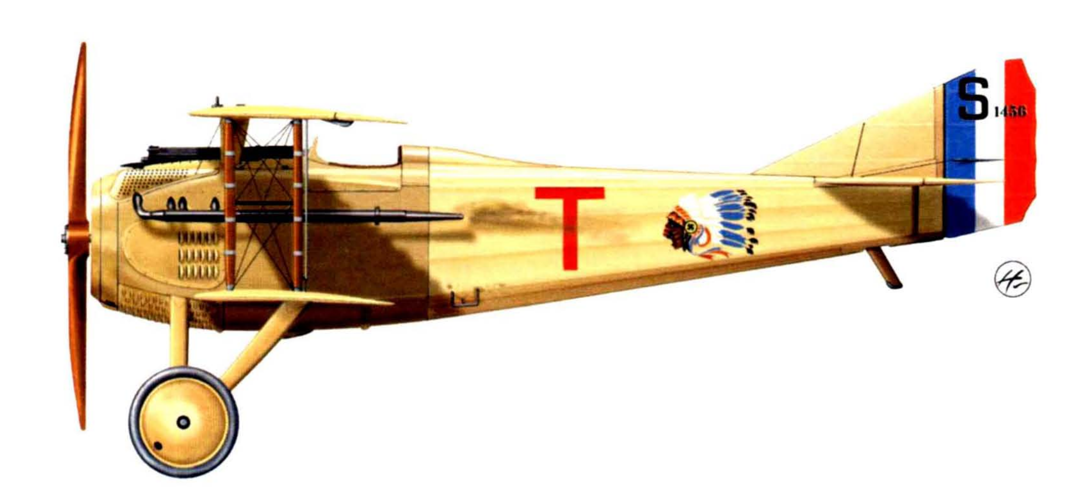
SPAD VII S1461 del Sous-Lt René Fonck, SPA103, verano de 1917

El S1461 de Fonck destaca por las perforaciones adicionales realizadas en la parte delantera del fuselaje por delante de las rejillas de ventilación; se añadieron en un intento de ayudar a enfriar el motor de este caza, que se calentaba sobremanera. Visible sobre el ala superior se encuentra la vieja estrella roja de la N103 y en el lateral del fuselaje se muestra el número IX rojo de Fonck, superpuesto sobre un número XV tapado.



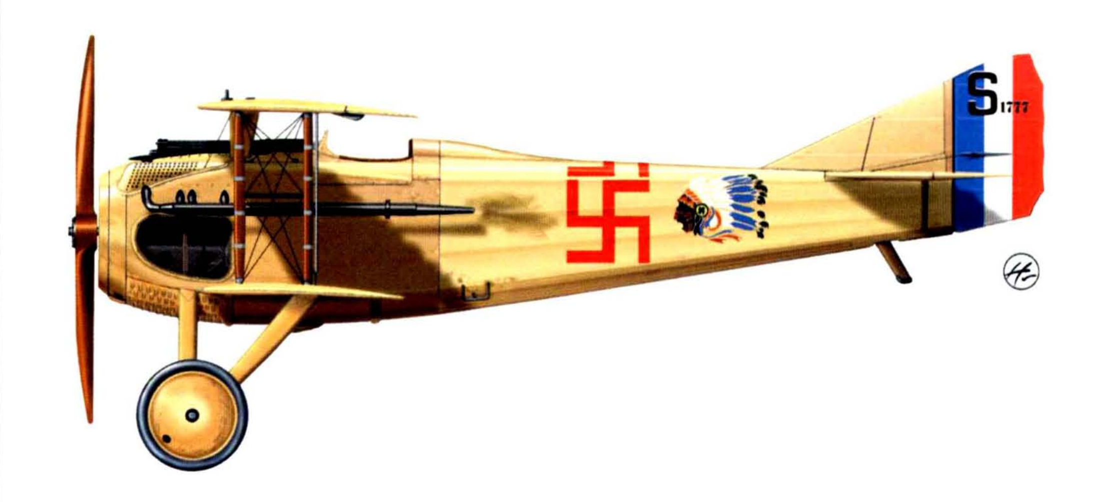
SPAD VII (número de serie desconocido) del Sgt Victor Régnier, SPA112, primavera de 1917

Este SPAD, un aparato típico de la SPA112, lleva las características bandas rojas gemelas de esta unidad en el fuselaje. Su piloto, Victor Régnier, había prestado sus servicios en el *2e Régiment d'Artillerie de Montagne* hasta que resultó herido el 29 de marzo de 1915. Trasladado a la aviación el 1 de septiembre, consecuentemente uno de sus SPAD VII llevó dos siluetas de cañones negros cruzadas sobre los laterales del fuselaje, por delante de las bandas rojas. Logró su primer derribo, conjuntamente con el Adjutant Norman Prince de la N124, el 9 de septiembre de 1916 y pronto se convirtió en as tras el derribo de un globo el 6 de abril de 1917. Régnier resultó gravemente herido y fue evacuado a la retaguardia.



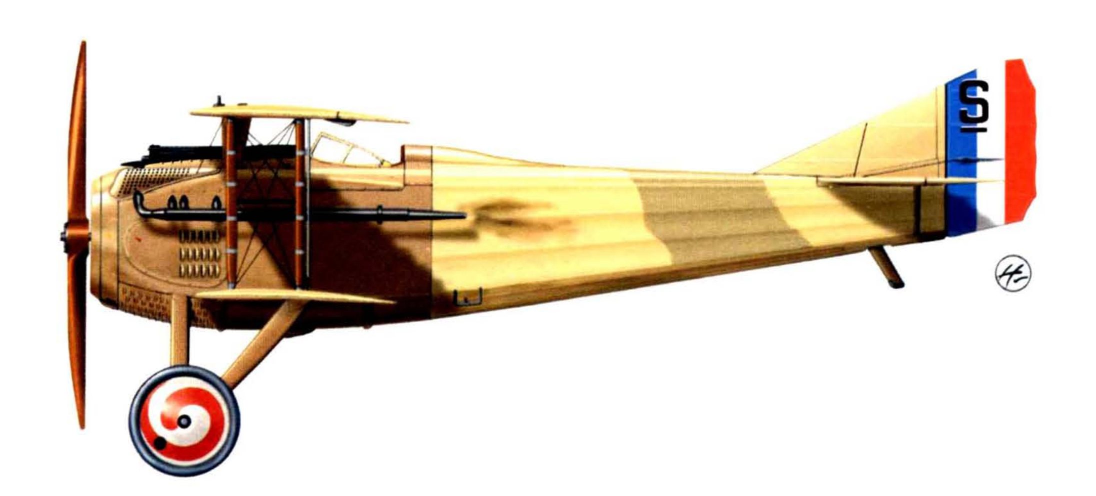
SPAD VII S1456 del Lt William Thaw, SPA124, junio de 1917

Varios miembros de la *Escadrille Lafayette* se identificaron con iniciales o monogramas tanto en los Nieuport como en los SPAD. Thaw pilotaba un Nieuport 11 cuando derribó un Fokker E III el 24 de mayo de 1916, y luego utilizó un SPAD VII para lograr su segunda victoria (un Albatros biplaza) sobre Neuville el 26 de abril de 1917.



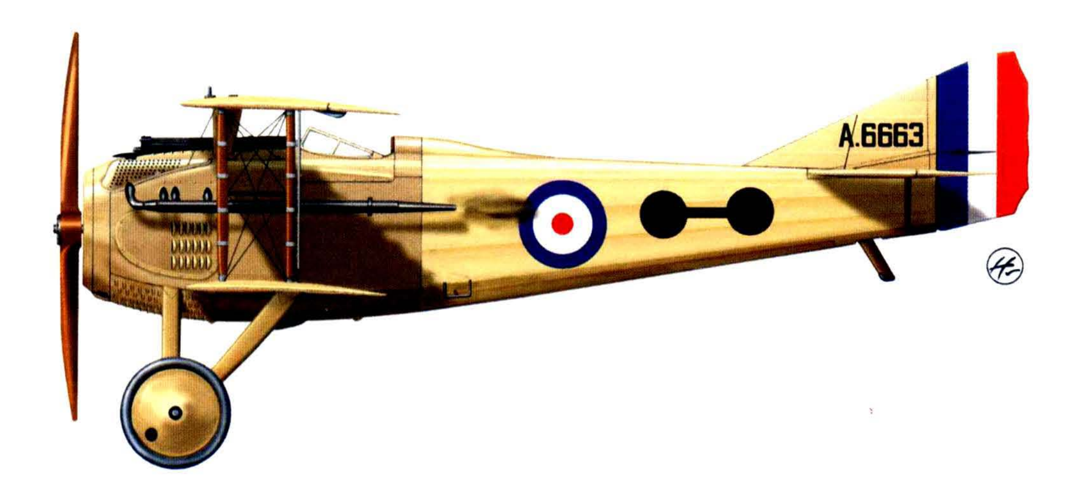
SPAD VII S1777 del Sous-Lt G. Raoul Lufbery, SPA124, diciembre de 1917

Aunque este SPAD en particular (S1777) estuvo más asociado a Didier Masson, que lo pilotó en 20 misiones, otros diez pilotos también utilizaron este caza, incluido el Sous-Lt Lufbery, que completó 26 misiones con este avión de exploración incluida una el 24 de octubre de 1917, en la que él y el Lt Paul Louis Malavialle de la SPA69 derribaron un biplaza alemán sobre Courtecon como la 14ª victoria de Lufbery y la quinta, y última, de Malavialle. Lufbery pilotaba de nuevo el S1777 el 2 de diciembre cuando formó equipo con cuatro pilotos de la SPA88 para derribar otro biplaza al sur de Ployart y luego se deshizo de un segundo sobre Laval como su 16ª y última victoria.



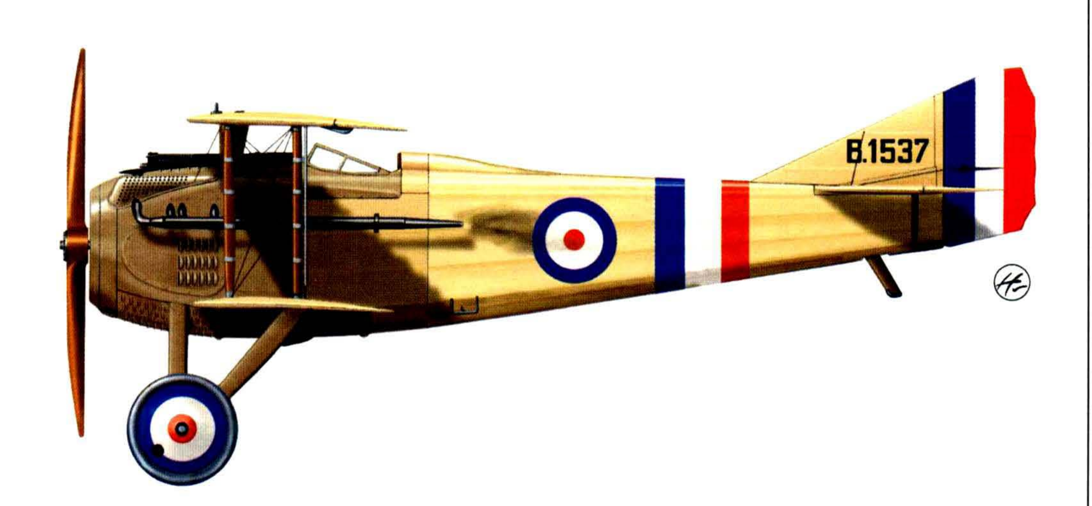
SPAD VII (número de serie desconocido) del Tte Thomas G. Cassady, SPA163, primavera de 1918 F3930 pilotado por el Tte. K. R. Unger, 210º Esqn. de la RAF, 1918

Aunque Thomas G. Cassady, miembro del Cuerpo de Vuelo *Lafayette*, fue trasladado a la USAS y ascendió a teniente en febrero de 1918, estuvo destinado en la SPA163 desde el 14 de mayo hasta el 8 de septiembre de 1918. Durante aquel periodo derribó cinco aviones enemigos y luego se llevó consigo su experiencia de combate al 28º Escuadrón Aéreo como jefe de escuadrilla; con él añadió cuatro victorias más a su registro. Cassady trabajó posteriormente para la Resistencia francesa y para la Oficina de Servicios Estratégicos durante la II Guerra Mundial.



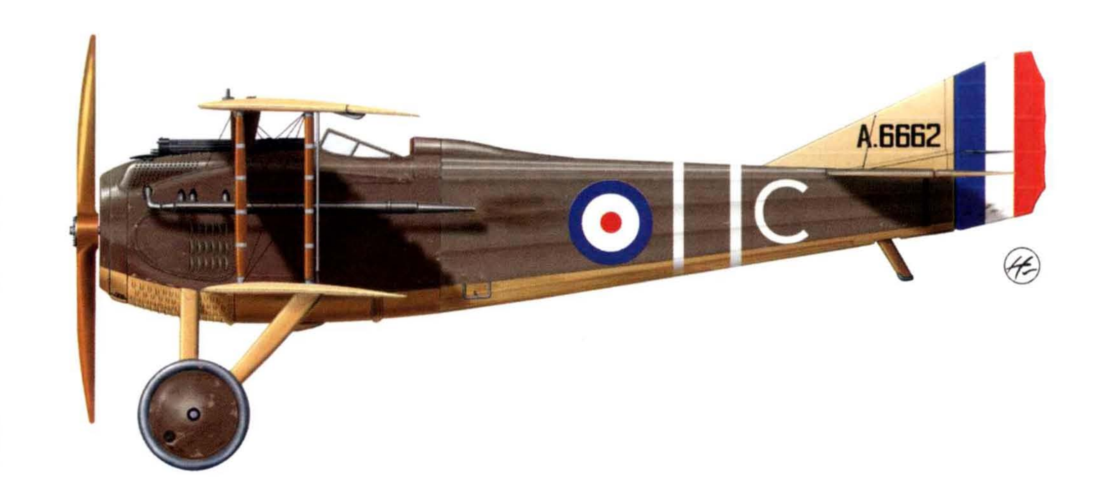
SPAD VII A.6663 del Tte Augustus H. Orlebar, Sqn 19, marzo de 1917

El SPAD VII A.6663 muestra el distintivo de la pesa que apareció en varios periodos en los aviones del Sqn 19 en marzo de 1917. Augustus Henry Orlebar, un veterano del desastre de Gallipoli (donde resultó herido por un francotirador turco), pilotaba el A.6663 cuando reclamó un avión de exploración Halberstadt que no se pudo confirmar hasta el 24 de marzo de 1917, derribó un Albatros D III envuelto en llamas al este de Douai el 23 de mayo y derribó otro fuera de control el 5 de junio. Posteriormente, mientras pilotaba los Sopwith Camel con el Sqn 73, Orlebar reclamó un Albatros D V y un Fokker Dr I el 13 de marzo de 1918; este último era pilotado por Lothar von Richthofen, de la *Jasta* 11, que realizó un aterrizaje forzoso y resultó gravemente herido. Orlebar derribó dos Albatros D V más el 22 de marzo y elevó su total hasta siete con un Fokker D VII pilotando un Sopwith Snipe del Sqn 43 el 29 de septiembre de 1918.



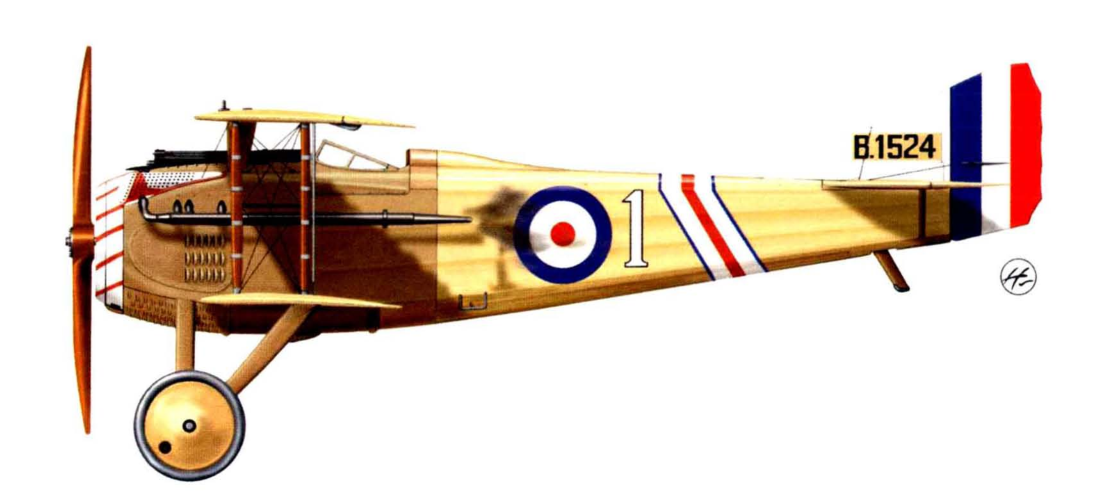
SPAD VII B.1537 del Tte James M. Child, Sqn 19, mayo de 1917

A finales de abril de 1917 el Sqn 19 sustituyó la pesa negra por bandas blancas, rojas y azules y por discos de ruedas en los SPAD en un intento de facilitar una mejor identificación en el aire. Child utilizó el B.1537 para derribar un Albatros biplaza al noroeste de Douai el 27 de abril y derribó otro Albatros D III fuera de control al oeste de Douai el 25 de mayo. Su total final de ocho incluía tres derribos con los SPAD y cinco con los SE 5a con el Sqn 84.



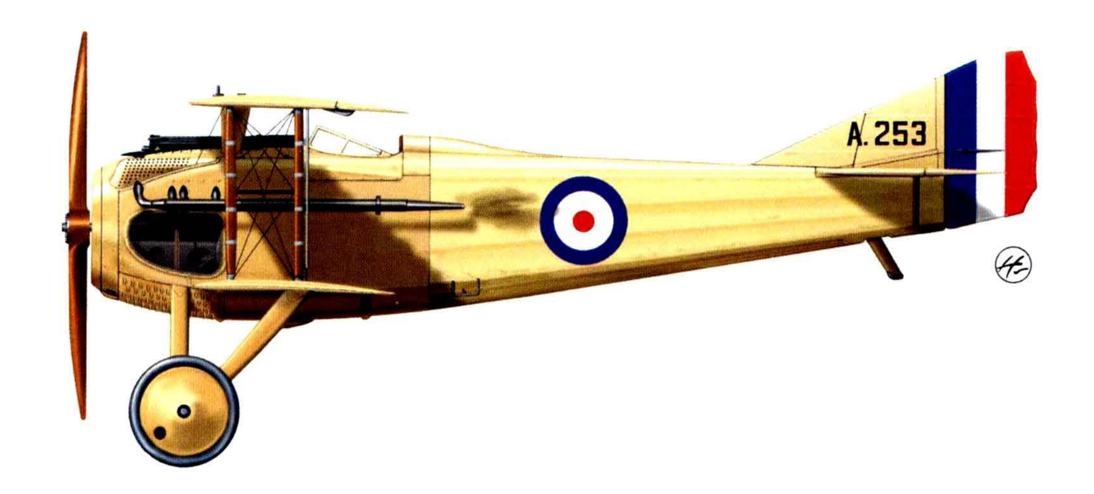
SPAD VII A.6662 del Alférez Richard A. Hewat del Sqn 19, octubre de 1917

El A.6662, un SPAD de fabricación británica, muestra las superficies superiores con el camuflaje PC 10. El canadiense Richard Alexander Hewat pilotaba este aparato el 30 de septiembre de 1917 cuando él y otros cuatro pilotos derribaron un biplaza fuera de control sobre Gheluwe. A continuación, compartió el derribo fuera de control de otro biplaza el 26 de octubre, pero resultó herido en la cabeza por el tiro de una ametralladora desde tierra mientras regresaba de aquella misión a una cota de sólo 70 m. Tras su recuperación, Hewat regresó al combate con los Sopwith Dolphin del Sqn 87 con los que añadió tres victorias más a su total. Sin embargo, el 14 de agosto de 1918 murió con el Dolphin D4434 y, probablemente, cayó víctima del Ltn R. Hermann Leptien, de la *Jasta* 63.



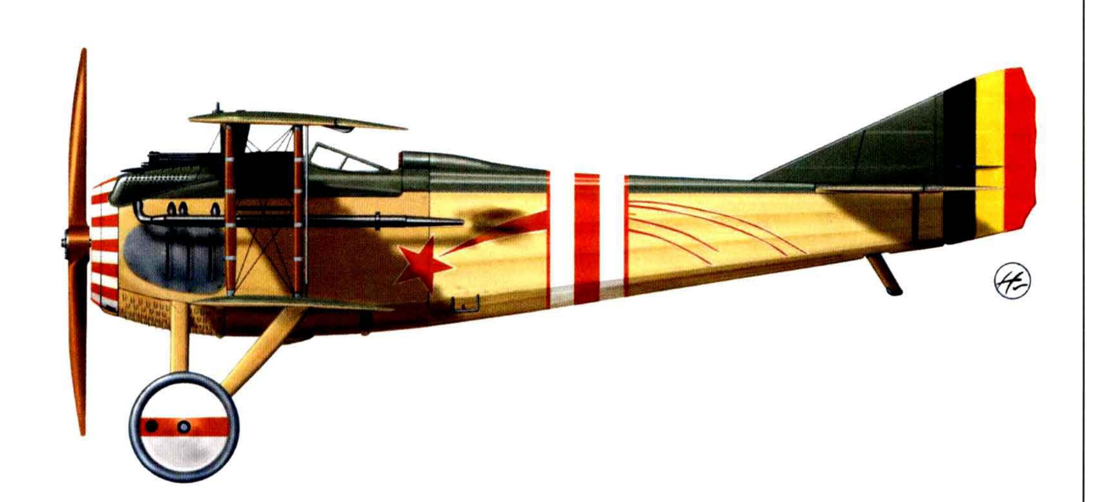
SPAD VII B.1524 del Capt William J. C. K. Cochran-Patrick, Sqn 23, abril de 1917

El futuro as de 21 derribos Capt William J. C. K. Cochran-Patrick pilotaba el B.1524 cuando derribó dos Albatros D III fuera de control el 22 de abril de 1917, seguidos de un biplaza cuatro días después. Sin embargo, las tornas se volvieron para el B.1524 el 7 de junio cuando el Alférez F. W. Illingworth, herido, realizó un aterrizaje forzoso cerca de Menin y fue hecho prisionero. Su adversario fue el *Offizierstellvertreter* Paul Aue, de la *Jasta* 10.



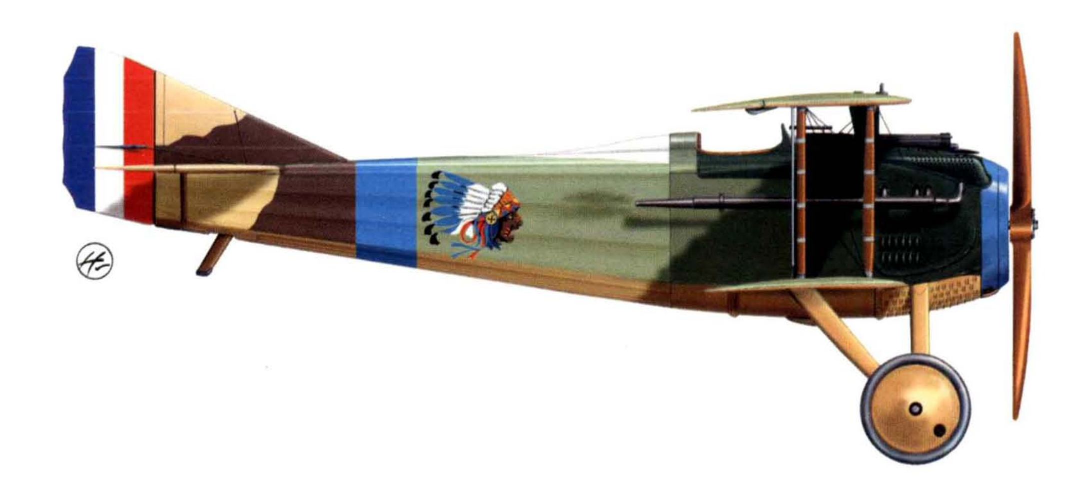
SPAD VII A.253 del Capt Ernest L. Foot, Sqn 60, septiembre de 1916

Enviado al Parque de Aviación nº 2, Candas, el 9 de septiembre de 1916, el SPAD VII S126 fue entregado al RFC, con número de serie A.253, y asignado al Sqn 60 para su evaluación el 20 de septiembre. Ocho días después se convirtió en el primer SPAD británico que logró una victoria cuando el Capt Ernest L. Foot derribó un Albatros biplaza sobre Avesnes les Bapaume como su cuarta victoria.



SPAD VII (número de serie desconocido) del Sous-Lt Edmond Thieffry, *5ème Escadrille Belge*, otoño de 1917

A mediados de agosto de 1917 Thieffry recibió el primer SPAD VII (SP 1) belga, que probablemente estaba decorado con el emblema del cometa de la unidad y con las bandas blancas y rojas de Thieffry antes de que fuera retirado del servicio debido a un combate el 31 de agosto. Su segundo caza recibió un tratamiento incluso más llamativo y lo utilizó para conseguir su décima, y última, victoria confirmada el 16 de octubre, así como una "probable" el 6 de noviembre. Thieffry fue posteriormente derribado y hecho prisionero el 23 de febrero de 1918.



SPAD VII (número de serie desconocido) del Capt Charles J. Biddle, 103º Escuadrón Aéreo, abril de 1918

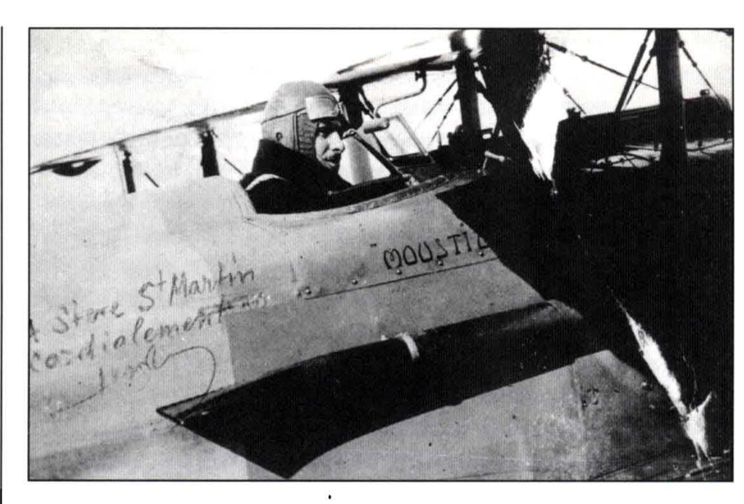
Charles Biddle consiguió su primera victoria con un SPAD XIII en la *Escadrille* francesa SPA73, pero pilotó un SPAD VII con el 103º Escuadrón Aéreo cuando logró la segunda sobre un Halberstadt CL II, cerca de Corbeny, el 12 de abril de 1918. El diseño que llevaba el SPAD VII de Biddle (que se ha reconstruido a partir de una fotografía parcial así como gracias a su propia descripción) incluía un gallardete triangular asimétrico blanco en el revestimiento de la parte superior del fuselaje, que algunos pilotos franceses pintaban con la esperanza de desviar la puntería de los pilotos enemigos en su cola. Biddle elevó su total final a siete pilotando los SPAD XIII como oficial al mando del 13º Escuadrón Aéreo.



SPAD VII S3173 del Tte Paul F. Baer, 103º Escuadrón Aéreo, mayo de 1918

Baer, otro antiguo voluntario del Cuerpo de Vuelo *Lafayette*, se convirtió en el piloto con más victorias del SPAD VII dentro de la USAS al derribar nueve aviones alemanes entre el 11 de marzo y el 22 de mayo de 1918. Sin embargo, en esta última fecha el *Gefreiter* Deberitz, de la *Jasta* 18, le derribó con el S3173 y fue hecho prisionero.

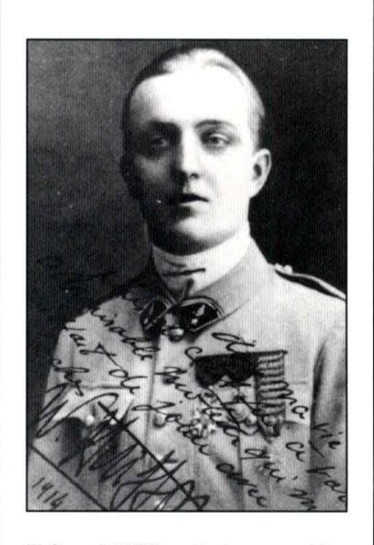
El Adjutant Pierre Pendaries, de la SPA69, se prepara para despegar con su SPAD *Moustic V* (una referencia en jerga al mosquito). Tras resultar herido como miembro de la infantería el 17 de diciembre de 1914, Pendaries se trasladó a la aviación, fue destinado a la N69 y logró su primera victoria el 1 de agosto de 1916. Derribó dos aviones enemigos más el 22 de abril y el 3 de mayo de 1917, y cuatro o cinco más en 1918.



1918 con un avión enemigo derribado el 3 de enero y el día 25 recibió su nombramiento como sous-lieutenant. Dos aviones más cayeron ante él el 3 de febrero, después de lo cual derribó un Rumpler biplaza el 8 de marzo y le destrozó las alas a otro el día 16. Demeuldre formó equipo con varios compañeros de escuadrilla para derribar un avión enemigo el 23 de marzo y un biplaza el 14 de abril, aumentando su total a 13 confirmados y 12 probables.

Mientras realizaba la tercera patrulla del día el 3 de mayo de 1918, Demeuldre se encontró con un biplaza enemigo sobre Montdidier y lo atacó a corta distancia, resultando alcanzado primero por el observador alemán. Demeuldre encontró la muerte cerca de Champagne Pouilleuse y se le nombró *Chevalier de la Légion d'Honneur* a título póstumo.

Aunque las carreras de combate de Chaput y Demeuldre acabaron en las cabinas de los SPAD VII en mayo de 1918, la del Adjutant Arthur Marie Marcel Coadou acababa de empezar. Coadou, nacido en St. Brieuc el 7 de febrero de 1894, prestó sus servicios inicialmente en la C59, antes de ser destinado a la N88 el 25 de enero de 1917. Durante el año siguiente, Coadou se ganó la reputación de ser un constante jugador de equipo, con una aproximación precavida al combate que algunos de sus compañeros de escuadrilla consideraban un tanto excesiva y que le valió el sobrenombre de *Judes* (una contracción coloquial de *juicioso).* Coadou tenía la suficiente categoría como para colocar este apodo en el lateral de sus cazas, pero resultó un tanto irónico cuando finalmente derribó un avión enemigo pilotando un SPAD VII el 19 de mayo de 1918. Desde aquel momento en adelante, *Judes* se hizo más agresivo y reclamó quince victorias, nueve de las cuales fueron confirmadas, antes del final de la guerra (aunque la mayoría de ellas con los SPAD XIII).



El Sous-Lt William Herisson, nacido el 20 de junio de 1894, logró 11 victorias con la SPA75. La última de ellas fue un *doble* cuando él y dos compañeros de escuadrón derribaron un biplaza alemán y un Fokker D VII el 17 de septiembre de 1918. Murió el día de Navidad de 1969 en su ciudad natal, Nimes.

Otro campeón de los SPAD VII durante la ofensiva alemana de la primavera de 1918 fue el as suizo con más victorias de la guerra. El Sgt André Louis Bosson, nacido en Esmans (Seine-et-Marne) el 1 de junio de 1894 de padres suizos, se alistó en el Ejército francés el 6 de septiembre de 1914 y se trasladó a la aviación en 1917; fue el único ciudadano no francés que entró en el servicio sin pasar por la Legión Extranjera.

Tras llegar a la SPA62 en la Nochebuena de 1917, Bosson logró su primera victoria confirmada el 9 de marzo y la segunda tres días después. Después de más de dos meses de misiones de ataque terrestre y reconoci-

miento, reanudó sus hazañas aéreas con una venganza contra un biplaza el 27 de mayo, otro al día siguiente y un Albatros el 30 de mayo. Un segundo Albatros cayó ante la ametralladora de Bosson el 2 de junio y él y el Sous-Lt Jean-Paul Jacques Favre de Thierrens compartieron el derribo de un Albatros D V sobre Sois-sons el 4 de junio. Éste elevó el registro de Bosson a siete y el de Favre de Thierrens a seis, pero el 20 de julio Bosson resultó mortalmente herido por el tiro antiaéreo terrestre al este de Hartennes mientras pilotaba el SPAD VII S5325 fabricado por De Marçay.

Además de la multitud de *escadrilles* que utilizaron los SPAD VII en el Frente Occidental, este modelo también prestó sus servicios en la N531 en Salónica, en la N561 en Venecia y en la N581 en Rusia.

La N531, formada el 13 de marzo de 1918, estaba compuesta por personal francés y griego bajo el mando de un oficial griego. Puede que uno de los miembros franceses, Adjutant-Chef Dieudonné Costes, utilizara un SPAD VII para conseguir algunas de las cuatro victorias que reclamó con esta unidad (de un total completo de ocho). Posteriormente llegó a ser todavía más conocido el 1-2 de septiembre de 1930 cuando él y Maurice Bellonte atravesaron volando el océano Atlántico de este a oeste sin escalas con un Bréguet XIX modificado, cubriendo 6.500 kilómetros en 37 horas y 17 minutos. Su compañero piloto de la N531 Sgt Basile Félicien Saune derribó cinco aviones enemigos entre el 30 de abril y el 13 de junio de 1918. Saune, ascendido a adjutant el 2 de mayo y nombrado sous-lieutenant el 19 de junio, murió en un combate contra varios aviones alemanes mientras pilotaba el SPAD VII S5790 justo al día siguiente. Cayó víctima del Leutnant der Reserve Gerhard Fieseler, de la *Jasta* 25.

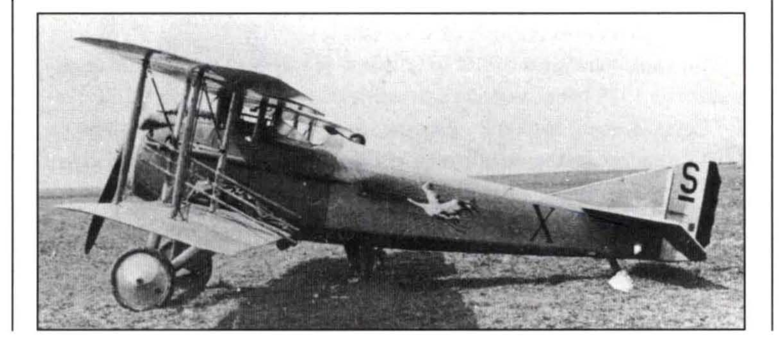
Todavía en septiembre de 1918, la recién formada SPA167 disponía de doce SPAD XIII y seis SPAD VII en su fuerza. En última instancia, se fabricaron unos 3.500 SPAD VII y estos prestaron su servicio en numerosas fuerzas aéreas de todo el mundo, tanto durante la I Guerra Mundial como después de ella, incluso en Francia donde los pilotos de caza novatos los usaron para la instrucción hasta incluso 1928.

La caza de globos

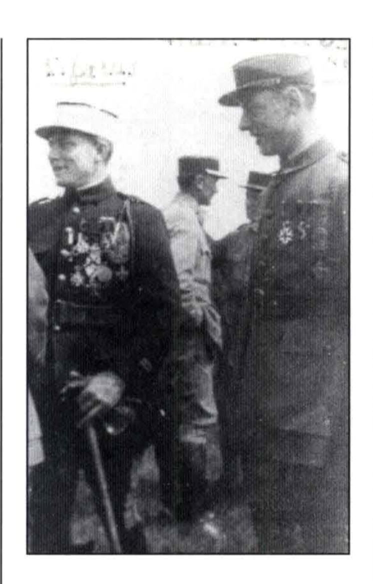
Los globos cometa o estáticos, también conocidos como *Drachen (dragones,* una analogía austriaca para las cometas chinas) y *Salchichas*, eran la forma más antigua de reconocimiento aéreo y fueron utilizados por vez primera por los franceses en 1795. Fueron muy usados durante la I Guerra Mundial ya que podían permanecer en el aire más tiempo que los aviones y, gracias a las aletas estabilizadoras, servían como una plataforma constante para los observadores desde la cual explorar grandes partes del frente.



El Lt Jean-Paul Jacques Favre de Thierrens, antiguo miembro de la artillería, prestó sus servicios en la F215 hasta que resultó herido por la metralla el 2 de septiembre de 1916 para luego regresar a la acción con la N62. Esta última *escadrille* era una unidad de reconocimiento-caza agregada a la *VI[ème] Armée* que produjo hasta seis ases. Favre de Thierrens logró seis victorias con este escuadrón y fue nombrado *Chevalier de la Légion d'Honneur* y alcanzó la graduación de teniente coronel durante la II Guerra Mundial. Murió en París el 17 de octubre de 1973 a la edad de 78 años.



Preparado para una misión de caza de globos, este SPAD VII de la SPA103 llevaba tubos para los proyectiles Le Prieur colocados en el conjunto interior de los montantes entreplanos. Estos proyectiles, impresionantes pero imprecisos, rara vez lograron el derribo de sus blancos seleccionados.



El as con más victorias de la SPA65, Capitaine Charles Nungesser (a la izquierda) visita al oficial al mando de la SPA88, Lt Gabriel Fernand Charles Guérin, en julio de 1918. Este último piloto derribó a 22 adversarios con la SPA15 antes de resultar herido el 11 de mayo de 1918. Tras su recuperación, Guérin asumió el mando de la SPA88 el 7 de julio y reclamó su 23ª victoria el 19 de julio...

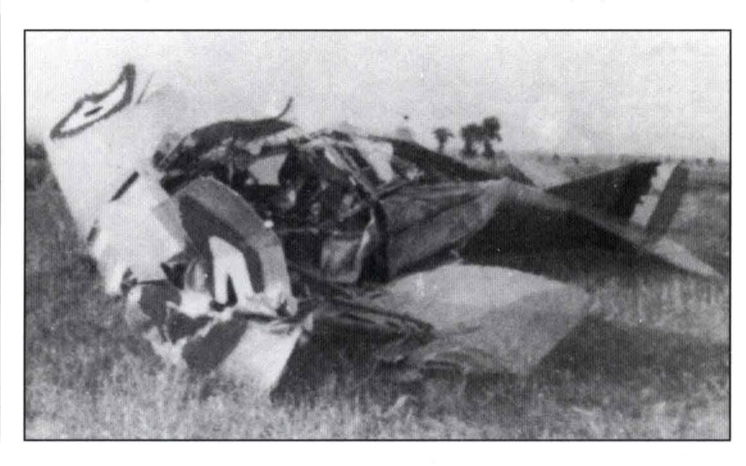
Los observadores de los globos, que se comunicaban telefónicamente con las fuerzas en tierra, podían dirigir a la artillería o detectar los movimientos en el frente y, como tales, constituían una amenaza muy cierta para las tropas del otro bando. Por lo tanto, el derribo de los globos del enemigo era un objetivo muy deseable antes de que una operación ofensiva, defensiva o de apoyo logístico importante pudiera desarrollarse.

Una vez que los pilotos de caza llegaban hasta los globos, les resultaba sorprendentemente difícil hacer arder el hidrógeno puro, incluso con proyectiles incendiarios. Sólo lanzando una ráfaga sostenida en la bolsa de gas, de tal forma que se lograra que algo de hidrógeno escapara y se mezclara con el oxígeno, podían los atacantes tener la esperanza de provocar el fuego que, una vez comenzado, consumiría rápidamente todo el globo.

Una vez prendidos, los globos incendiados se podían ver desde varios kilómetros, lo cual le garantizaba al piloto que lo había derribado su confirmación, siempre y cuando regresara para reclamar el derribo. Pero la pira era igualmente visible para el enemigo y los cazadores de globos se enfrentaban a las andanadas del tiro antiaéreo y terrestre, así como a los vengativos cazas enemigos que convergían sobre su ruta más probable de huida.

Sumados todos, estos factores convertían la cacería de globos en una misión suicida que exigía tanta suerte como destreza por parte del piloto y un avión que pudiera soportar un castigo considerable. El as de ases francés René Fonck, que odiaba dejar nada a la casualidad, no incluyó ni un solo globo entre sus 75 victorias, y señaló de forma tajante: "No me gusta combatir al enemigo de esa forma y prefiero dejárselo a los especialistas de estos ataques". Los pocos aviadores que convirtieron en hábito el ofrecerse voluntarios para las misiones *antiDrachen* fueron considerados algo así como una raza especial que poseía una combinación de piromanía y un deseo latente de muerte conocido como la "fiebre del globo".

Casi tan raros como los especialistas de los globos fueron los aviones suficientemente rápidos y seguros como para mejorar las probabilidades de llevar a cabo las misiones y regresar para alardear de ellas. Entre los pocos lo suficientemente fuertes se encontraban los SE 5a británicos, los Pfalz D III alemanes y los SPAD VII franceses. El SPAD VII, que poseía una demostrada capacidad para resistir el castigo y la tensión, sólo estaba limitado por su única ametralladora, que normalmente iba armada con munición especial en la forma de una combinación de proyectiles Buc-



... pero menos de quince días después estaba muerto. El 1 de agosto de 1918, el Lt Guérin despegaba en una patrulla desde el aeródromo de la SPA88 en Mont-l'Éveque cuando su SPAD VII cayó repentinamente en espiral hacia el suelo y él resultó muerto.

kingham de punta plana para desgarrar los globos y proyectiles incendiarios para quemar el hidrógeno que saliera al mezclarse con el aire.

A mediados de 1917 también se equiparon algunos SPAD VII con proyectiles Le Prieur, disparados desde seis a ocho tubos colocados sobre el conjunto interior de los montantes entreplanos. Aunque los ataques con proyectiles Le Prieur constituían un espectáculo impresionante, eran demasiado imprecisos y rara vez efectivos, incluso a corto alcance.

Un as francés que tuvo éxito con los proyectiles fue el Adjutant Pierre de Cazenove de Pradines, el vástago de una larga línea de oficiales de carrera que comenzó su carrera militar en el *14e Régiment des Houzards*. Él señaló: "En última instancia, pasaba la mayor parte de mi servicio sin el caballo y en las trincheras. No podía soportarlo así que decidí pasarme a la aviación en marzo de 1916".

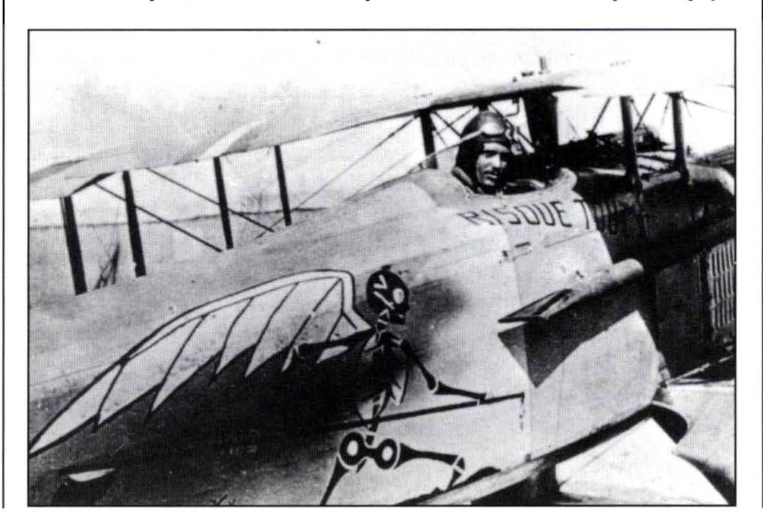
En diciembre de 1916 llegó a la *Escadrille* N81, por entonces equipada con los Nieuport 17, que fue el modelo que él pilotaba el 20 de febrero de 1917 cuando fue obligado a descender en tierra de nadie por dos Albatros D III, siendo posteriormente reconocida como la cuarta victoria del Ltn Ernst Udet, de la *Jasta* 15.

Cazenove pilotó posteriormente un SPAD VII que llevaba los grupos gemelos de franjas diagonales blancas y rojas cruzando el ala superior y que sirvió como el primer distintivo de unidad de la SPA81. Él lo combinó con los colores de su antigua unidad de caballería en la forma de una banda diagonal azul celeste sobre el fuselaje como distintivo personal. El 26 de mayo Cazenove derribó un avión de exploración Albatros soltando humo tras un enfrentamiento sobre Reims, aquella fue su primera victoria. El 19 de agosto realizó su primera, y única, misión de globos utilizando proyectiles.

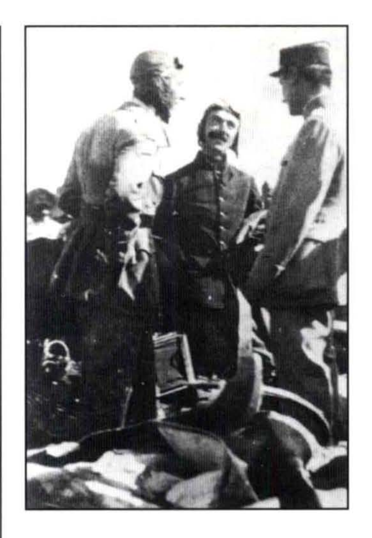
El registro de Cazenove estaba situado en cinco cuando atacó un biplaza el 9 de diciembre, pero resultó herido en la pierna por el tirador alemán, "rompiéndome la tibia justo por debajo de la rótula y destrozándome el hueso de la pierna", según lo describió él mismo. Consiguió aterrizar cerca de un hospital en Verdún Faubourg de Glorieux, a punto de desvanecerse por la pérdida de sangre. No se le amputó la pierna, pero cuando regresó a la SPA81 cinco meses después dijo: "Las vibraciones del avión me causan muchos problemas. He hecho que mi mecánico me coloque un apoyo



Un retrato formal del Adjutant Pierre de Cazenove de Pradines, de la SPA81, que sobrevivió tras ser derribado por el Ltn Ernst Udet el 20 de febrero de 1917 y que llegó a derribar cuatro aviones alemanes y un globo con los SPAD VII. Gravemente herido en una rodilla en diciembre de 1917, regresó a la SPA81 en 1918 y logró otras dos victorias con los SPAD XIII.



El SPAD VII del Sous-Lt André Herbelin muestra una variante personal del tema de la muerte con la guadaña, junto con la leyenda *Risque Tout* (el temerario) y las franjas diagonales rojas-blancas-rojas en el ala que sirvieron como distintivo de escuadrón de la SPA81 durante la mayor parte de 1917. Posteriormente, cuando la SPA81 adoptó un galgo como su insignia, Herbelin añadió un conejo blanco con una cruz de Malta por delante del emblema canino. Tras lograr 11 victorias en la I Guerra Mundial, posteriormente Herbelin combatió con la Resistencia francesa en la II Guerra Mundial y se retiró como teniente coronel y *Commandant de la Légion d'Honneur*. Murió el 16 de diciembre de 1966 a la edad de 77 años.



El Adjutant De Cazenove (a la izquierda) y el Adjutant-Chef Henri Peronneau (en el medio) comentan con el Lt William Thaw, de la N124 *Lafayette*, su último combate entre los restos de un Halberstadt CL II, que los franceses derribaron conjuntamente el 22 de septiembre de 1917. Tras entrar en la Aviación en Marruecos Occidental en 1912, Peronneau entró en combate con la N49 y la N65 antes de trasladarse a la N81 el día después de Navidad de 1918. La victoria del 22 de septiembre fue la primera para él de sus nueve finales, las dos últimas de las cuales fueron también biplazas compartidos con De Cazenove el 1 y el 31 de julio de 1918.

elástico para la pierna izquierda. Lo utilizo cuando despego y me alivia mucho. A pesar de este inconveniente he derribado dos aviones enemigos más".

Las cinco victorias del as compañero de la SPA81, Pierre Cardon, las logró contra los globos y las reclamó todas pilotando un SPAD VII. Al igual que Cazenove, él consideraba que la caza de globos era a la vez terrorífica y estimulante.

Pierre Marie Joseph Cardon, hijo de un industrial de Armentières, estudiaba ingeniería en el Institute Catholique des Artes et Métiers de Lille cuando estalló la guerra en agosto de 1914, momento en el cual él y su hermano menor, Michel, se alistaron en el *5ᵉ Régiment des Chasseurs à Cheval*. Sin embargo, pronto dejaron los caballos por las trincheras lo cual llevó a Pierre a solicitar el traslado a la *Escadrille* C64 como mecánico.

En enero de 1917 tanto él como su hermano consiguieron entrar en la academia de pilotos de Avord y lograron sus nombramientos de vuelo con los Caudron G III en abril. Los dos se convirtieron en instructores, y entre los alumnos de Pierre se encontraban el futuro as estadounidense Frank Baylies y un polaco de la Aviación Imperial rusa, Stefan Pawlikowski, que llegó a volar con la SPA96 y que posteriormente sería jefe de la sección de caza de la Fuerza Aérea polaca durante la II Guerra Mundial.

Tras la muerte de Michel Cardon en un accidente de vuelo el 10 de septiembre de 1917, Pierre solicitó regresar al frente como piloto de caza y después de la instrucción en Avord, Pau (sede de la academia acrobática) y Cazeaux (el centro de instrucción de tiro), llegó a la SPA81 en Beauzée el 15 de diciembre de 1917.

Aunque esta unidad estaba equipada en su mayoría con los SPAD XIII, el Sgt Cardon realizó todas las misiones con un SPAD VII más antiguo. Resultó herido el 5 de abril de 1918 y regresó a la base con 18 agujeros de bala en su caza. Sin embargo, cogió el ritmo el 15 de mayo cuando incendió un *Drachen* en colaboración con su jefe, Lt Leps, durante una misión de caza libre para eliminar los globos cometa alemanes de la zona. A continuación, formó equipo con el Maréchal-des-Logis Louis Chaigneau para derribar otro; este último piloto también incendió una tercera bolsa de gas por su cuenta. El 31 de mayo, Cardon, que por entonces ha-



Los miembros de la SPA81 posan para una fotografía de grupo entre patrulla y patrulla. Se trata, de izquierda a derecha, de los Adjutants Henri Peronneau y Paul Guérin y los Lts Adrien Louis Jacques Leps, Marcel Dhòme y Levecque.

bía ascendido a maréchal-des-logis, compartió el derribo de un tercer globo con el Sgt Maurice Rousselle y tres días después él, el Adjutant Alphonse Malfanti y el Sgt Paul Guérin incendiaron otro más.

La última victoria de Cardon fue también la más memorable. El 6 de junio, acompañado de Leps y Rousselle en otra *quema de salchichas*, encontraron un globo al noroeste de Soissons. Cardon describió lo que pasó después cuando atacaron juntos:

"Estábamos todos tan concentrados en el *Drachen* que fue justo en el último momento cuando miré alrededor y vi que Leps y Rousselle convergían en mí. Adopté medidas evasivas con el resultado de que no colisionamos, pero pasé a través de las llamas y el humo del globo que había explotado. Salí con el carburador lleno de goma y caucho quemados. El material elástico quemado ahogó el motor y yo tuve que planear. Mi avión estaba en un estado lamentable, pero logré alcanzar nuestro lado de las líneas".

Así finalizó la "racha anotadora" de tres semanas de Cardon. Aunque prestó sus servicios con lealtad en la SPA81 hasta el final de la guerra, no añadió más victorias confirmadas a su total.

Algunos "cazaglobos" franceses lograron algunas de sus victorias con los SPAD VII, entre ellos François Guerrier de la SPA77 (cinco globos), Paul Santelli de la SPA81 (siete globos), Claude Haegelen de la SPA100 (12 globos con un total de 22 victorias), Maurice Boyau de la SPA77 (21 globos con un total de 35 victorias) y Léon Jean-Pierre Bourjade de la SPA152 (27 globos con un total de 28 victorias).

La unidad *antiDrachen* más eficaz fue la SPA154, mandada por el Lt Michel Coiffard, que reclamó 24 globos de un total de 34 victorias. Otros ases de los globos dentro de esta *escadrille* fueron Jacques Ehrlich (18 globos de 19 victorias), Henri Condemine (nueve victorias, todas ellas fueron globos), Paul Barbreau (ocho, todas ellas fueron globos), Paul Yvan Robert Waddington (cinco globos de un total de doce victorias), Louis Gros (cinco globos de un total de nueve victorias), Auguste Lahoulle (cuatro globos de un total de diez victorias), Paul Armand Petit (cuatro globos de un total de siete victorias) y Xavier Moissinac (un globo de un total de siete victorias).

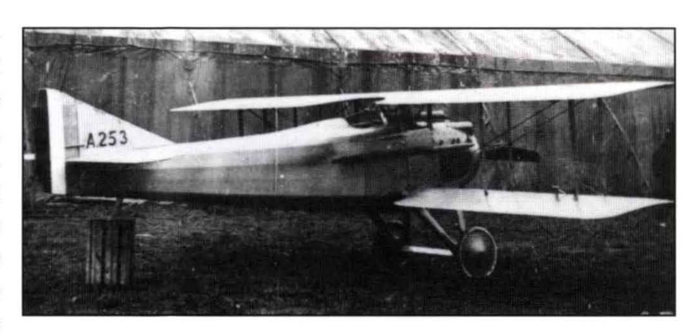
Estos ases lograron la mayoría de sus victorias a mediados o finales de 1918 pilotando los SPAD XIII ya que este nuevo modelo disponía de una mayor potencia de fuego gracias a sus ametralladoras gemelas Vickers.



El Sgt Pierre Cardon se apoya en el fuselaje de su SPAD VII en mayo de 1918, flanqueado por sus mecánicos, Charles Boillot (a la izquierda) y Charrière. Después de la muerte de su hermano Michel en un accidente aéreo, Pierre Cardon solicitó la instrucción de caza y el 15 de diciembre de 1917 llegó a la SPA81. Posteriormente, se le reconoció el derribo compartido de cinco globos; pasó volando a través del último de ellos cuando éste explotaba envuelto en llamas.

LOS SPAD PARA EL RFC

Gran Bretaña se dio cuenta rápidamente del valor del SPAD VII como caza, pero tardó bastante en introducirlo en servicio en el frente. Inicialmente, se dispuso de tres SPAD para su evaluación en servicio dentro del Sqn 60 en septiembre de 1916, y uno de ellos, el S126, recibió el número de serie británico A.253. En su debido momento fue pilotado por el Capt Ernest Leslie Foot, uno de los de la "vieja guardia" del RFC (Real Cuerpo de Vuelo).



Se puede ver el SPAD VII S126 poco después de su llegada al Parque de Aviación nº 2 de Candas el 9 de septiembre de 1916; destaca que el número de serie A.253 del Real Cuerpo de Vuelo se ha pintado en cierta forma de manera tosca. El 28 de septiembre se convirtió en el primer SPAD británico que logró la victoria cuando el Capt Ernest L. Foot derribó un Albatros biplaza sobre Avesnes les Bapaume como su cuarta victoria.

Feet Foot había pilotado los FE 2b con el Sqn 11 y era íntimo amigo de uno de sus compañeros de escuadrón que llegaría a conseguir todavía más fama con el Sqn 60, Albert Ball. Un día después de lograr su tercer derribo, el 15 de septiembre, Foot fue destinado al Sqn 60, donde le dio al SPAD británico su bautismo de fuego el 28 de septiembre cuando atacó cuatro Albatros biplazas y derribó uno de ellos cerca de Avesnes les Bapaume.

Foot llegó a convertirse en as pilotando uno de los Nieuport de la plantilla regular del Sqn 60 el 21 de octubre, aunque cinco días después fue derribado por el Ltn Hans Imelmann, de la *Jasta* 2. Tras salir ileso de aquel aterrizaje forzoso, fue enviado a casa para un descanso el 3 de noviembre.

Al igual que su amigo Ball, Foot fue destinado a prestar sus servicios como jefe de escuadrilla del Sqn 56 el 10 de marzo de 1917, pero resultó herido en un accidente de automóvil la tarde antes de que la recién formada unidad fuera a partir hacia Francia, lo cual acabó con sus vuelos en la guerra. Posteriormente, Foot moriría cuando el avión civil Bristol M 1D que pilotaba perdió un ala y se estrelló cerca de Chertsey el 23 de junio de 1923.

El 30 de septiembre de 1916 el jefe del RFC, general de división Hugh M. Trenchard, solicitó 30 SPAD más y el 5 de octubre el Ministerio de la Guerra francés autorizó la adquisición de estas plataformas aéreas con la premisa de que los británicos aportaran los motores. Aquel mismo mes el Sqn 19 comenzó a sustituir sus BE 12 por los SPAD, aunque esta unidad no se reequiparía completamente hasta febrero de 1917.

Mientras tanto, Mann, Egerton & Co Ltd de Norwich y L. Blériot (Aeronautics) de Brooklands, que posteriormente cambiaría su nombre por el de Blériot & SPAD trasladándose a Addlestone, habían hecho los preparativos para la fabricación de los SPAD VII en el Reino Unido. En diciembre de 1916 el Almirantazgo encargó 50 SPAD a British Nieuport para la Real Aviación Naval, pero en febrero de 1917 este pedido se cambió por los SE 5 y, a continuación, por los aviones de exploración Nieuport. Relativamente pocos SPAD de fabricación británica llegaron al frente occidental y la mayoría de los que prestaron sus servicios en el Sqn 19 y en el Sqn 23 fueron aviones de fabricación francesa. Otros 19 SPAD VII fueron asignados a los Sqns 30, 63 y 72 en Oriente Próximo.

Coincidiendo con la finalización de la transición del Sqn 19 a los SPAD VII llegó en febrero de 1917 un nuevo jefe, el comandante Hubert D. Harvey-Kelly. A Harvey-Kelly, el primer piloto británico que había llegado a suelo francés tras el estallido de la guerra (con un BE 2a del Sqn 2 el 13 de agosto de 1914), también se le reconoció la primera victoria aire-aire cuando atacó a un Taube alemán con su pistola el 25 de agosto. Tras obligar a la tripulación a aterrizar y huir por los bosques, él aterrizó junto al aparato y lo incendió antes de volver a despegar de nuevo.

El SPAD VII A.6706 muestra el distintivo de la pesa que apareció en varias ocasiones en los aviones del Sqn 19, en este caso el 24 de marzo de 1917 cuando el avión fue derribado y su piloto, Tte Richard P. Baker, resultó herido y fue hecho prisionero. Baker constituyó la victoria número 30 del jefe de la *Jasta* 11, Oblt Manfred Freiherr von Richthofen.

Tras los vuelos de familiarización en St. Omer y la instrucción de tiro en Camiers, Harvey-Kelly trasladó su unidad a Vert Galant y comenzó las operaciones en marzo de 1917. El Tte G. S. Buck abrió oficialmente el registro del escuadrón de SPAD con un avión de exploración Albatros fuera de control cerca de Brebières el 13 de abril y para final de mes se habían reclamado tres derribos más. Entre ellos se incluía un Albatros biplaza por parte del Tte James Martin Child el 23 de abril y un avión de exploración Albatros por parte de Harvey-Kelly al día siguiente.

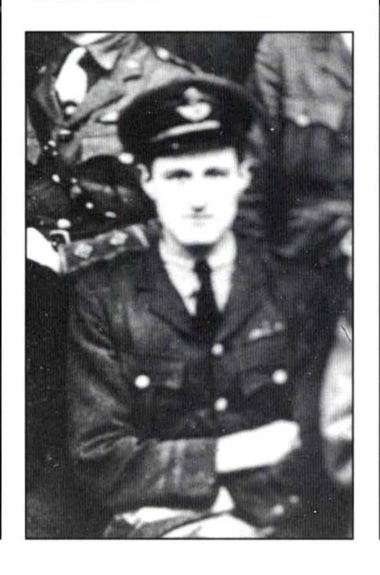
Sin embargo, los nuevos SPAD se enfrentaban por entonces a los aviadores más diestros y experimentados de la *Luftstreitskräfte* (Fuerza Aérea) y el Sqn 19 sufrió su parte de bajas y el desastre aéreo conocido como el "abril sangriento" al perder cinco cazas y sus pilotos y otros dos hombres heridos. El peor día fue el 29 de abril de 1917 cuando se enviaron dos escuadrillas y el Cuartel General del Ala solicitó otra; Harvey-Kelly mandó a los dos pilotos restantes, el Tte W. N. Hamilton y el alférez Richard Applin en una misión sobre Douai. En el camino se encontraron con tres Albatros D III pintados de rojo y cinco D III pintados de gris plateado.

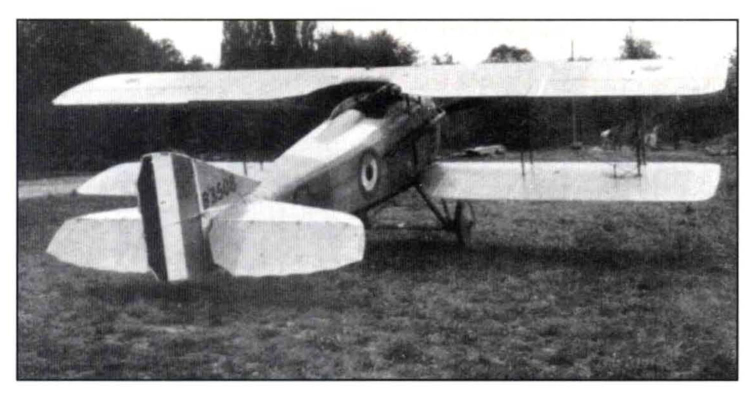
Harvey-Kelly localizó seis Sopwith Triplanos del Sqn 1 de la RNAS (Real Aviación Naval) y creyendo que se le unirían atacó a los tres aparatos rojos. De hecho, los triplanos entraron en la refriega y reclamaron tres aviones de exploración Albatros fuera de control en un combate aéreo de 20 minutos, pero difícilmente los SPAD de Harvey-Kelly podían haberse encontrado con un trío más formidable ya que sus adversarios de color carmesí pertenecían a la *Jasta* 11 e iban mandados por el Hptm (capitán) Manfred Freiherr von Richthofen.

En primer lugar, Richthofen derribó a Applin, el menos experimentado de los tres. Se convirtió en la 49ª victoria de Richtfhofen. Antes de que acabara el día, Richthofen añadiría tres más a su registro. Harvey-Kelly fue derribado en Sailly-en-Ostrevent por el Ltn Kurt Wolff y murió a causa de las heridas en la cabeza en un hospital alemán tres días después. Hamilton tuvo más suerte ya que el hermano menor del Barón Rojo, Ltn Lothar von Richthofen, le obligó a realizar un aterrizaje forzoso en Izel y fue hecho prisionero.

La pérdida de Harvey-Kelly fue un golpe desmoralizador para el Sqn 19 y el remedio del RFC fue urgir a los pilotos supervivientes a realizar más misiones, lo cual sólo sirvió para acabar lentamente con ellos. El sucesor de Harvey-Kelly, comandante William D. S. Sanday, era otro

El Capt Augustus Henry Orlebar logró sus dos primeras victorias con el SPAD A.6663 del Sqn 19, cuatro más pilotando los Sopwith Camel con el Sqn 73 (incluido el Fokker Dr I del Ltn Lothar von Richthofen, de la *Jasta* 11, el 13 de marzo de 1918) y su séptima con un Sopwith Snipe del Sqn 43 el 29 de septiembre de 1918. Aquí se le puede ver prestando sus servicios como capitán con esta última unidad.





El SPAD B'3508 del Sqn 19 tenía una banda clara y una letra "C" oscura pintadas en la parte trasera del fuselaje. El 25 de septiembre de 1917 el alférez R. G. Holt utilizó este aparato para derribar un biplaza alemán al sureste de Gheluvelt, pero fue a su vez derribado el 6 de octubre, y su piloto, el Tte G. R. Long, fue hecho prisionero.

veterano de los primeros días de la guerra. Había derribado un Albatros biplaza mientras pilotaba un BE 2c con el Sqn 2 el 11 de octubre de 1915 y añadió tres aviones enemigos más a su total pilotando los Sopwith 1 $^1/_2$ Strutter con el Sqn 70. Como jefe del Sqn 19 siguió aplicando una política agresiva contra los alemanes y en mayo la hoja de resultados entre las victorias y las bajas comenzó a mejorar.

James Child, un londinense de la zona norte que se había trasladado a Canadá en el momento en que estalló la guerra, derribó un Albatros D III fuera de control el 25 de mayo como su segunda victoria y, simultáneamente, fue ascendido a capitán y logró una mención especial. Derribó un DFW C V al sureste de Menin el 7 de junio y posteriormente, tras un descanso de las operaciones, pilotó los SE 5a como jefe de escuadrilla dentro del recién formado Sqn 84, elevando su registro a ocho el 30 de noviembre de 1917. Child, que recibió la Cruz Militar así como la *Croix de Guerre* belga y la Orden de Leopoldo, regresó a Gran Bretaña para dedicarse a la instrucción en febrero de 1918 y luego volvió a Canadá, donde murió el 23 de agosto de 1918 cuando intentaba rescatar a un aviador accidentado.

El propio Sanday alcanzó la condición de as cuando derribó un biplaza cerca de Lille el 13 de julio. Poco después de aquello, llegó al Sqn 19 un nuevo piloto de sustitución australiano de nombre, alférez, Alexander A. N. D. Pentland que no podía estar más feliz con su destino.



El comandante Patrick Huskinson, procedente de la Real Academia Militar de Sandhurst, entró en el RFC en 1915 y obtuvo la MC mientras prestaba sus servicios en el Sqn 2. Destinado al Sqn 19 en 1917, logró siete derribos con los SPAD VII antes del 6 de enero de 1918, cuatro de ellos con el B.1593 y otros cuatro pilotando el Dolphin C.3792. A pesar de haber quedado ciego en un ataque aéreo durante la II Guerra Mundial diseñó la bomba *blockbuster* de 1.824 kg y se retiró en la RAF con la graduación de general de brigada.

Jerry Pentland, nacido en Queensland el 5 de agosto de 1894, prestó sus servicios en Egipto y en Gallipoli con el 12º Regimiento australiano de caballería ligera antes de trasladarse al RFC el 21 de febrero de 1916. Logró su primera victoria el 9 de junio de 1916 durante su estancia en el Sqn 16; Pentland y su observador, Capt W. H. Waller, pilotaban un BE 2c. Este modelo en particular era considerado tan vulnerable en el aire que fue apodado por sus tripulaciones como el *Fokker fodder (forraje para los Fokker),* pero con todo Pentland consiguió utilizar este aparato para derribar uno de esos *Eindecker* contra los que se creía que los BE eran "fiambre".

Posteriormente, mientras prestaba sus servicios como instructor en Londres Colney, Pentland tuvo su primer contacto con los SPAD VII y quedó prendado de ellos al instante. Aunque admitió que había que pilotarlos en todo momento y que al cerrar el mando de gases se provocaba un ángulo de planeamiento algo parecido a un ladrillo, le gustaba la capacidad de respuesta de sus mandos y su capacidad para resistir en los picados a gran velocidad y el castigo del combate. Incluso más tarde, después de haber pilotado aviones más avanzados, Pentland consideraba al SPAD VII como el mejor aparato de combate que jamás había pilotado.

Poco después de llegar al Sqn 19 este australiano se dio cuenta de que tenía que adaptarse a un campo de batalla aéreo más competitivo que el que había conocido en 1916, pero tenía a su favor un excepcional jefe de escuadrilla para actualizarse. Al igual que Pentland, el Capt Frederick Sowry había logrado una victoria anterior con un BE 2c, pero el aparato de Sowry había

sido modificado como interceptador monoplaza para su utilización por parte del Sqn 39 (Defensa Local) y su víctima había sido el Zeppelin L32, derribado sobre Billericay el 24 de septiembre de 1916, por lo cual él recibió la Orden de Servicios Distinguidos (DSO). Desde entonces, Sowry había derribado un Albatros D III el 17 de junio y un biplaza el 13 de julio.

Además de las patrullas de las escuadrillas y los escuadrones, en ocasiones el RFC operó también con las alas. Habitualmente, en el caso del Ala 9 del comandante Richard G. Blomfield, los SPAD del Sqn 19 se reunían con los SE 5a del Sqn 56 y volaban unos cuantos miles de pies por debajo de ellos, mientras que los Sopwith Pup del Sqn 66 cubrían a ambas unidades desde una cota incluso superior.

Pentland abrió su registro con el Sqn 19 compartiendo el derribo de un Albatros biplaza con su jefe de escuadrilla el 20 de julio y Sowry se convirtió en as al día siguiente al obligar a descender a un Albatros biplaza y, posteriormente, derribar un Albatros D III fuera de control al noreste de Ypres. Pentland derribó un Albatros D III el 12 de agosto, pero el día 16 descubrió que no era absolutamente necesario que un piloto de caza derribara aviones enemigos para ser apreciado.

Tras localizar un convoy alemán de vehículos de motor moviéndose a lo largo de la carretera entre Menin e Ypres, se lanzó en una pasada de castigo e hizo que el camión guía cayera en un hoyo en un ángulo tal que bloqueó el resto del convoy. A continuación, Pentland fue atacado por dos cazas alemanes, pero se volvió hacia ellos y les obligó a alejarse.

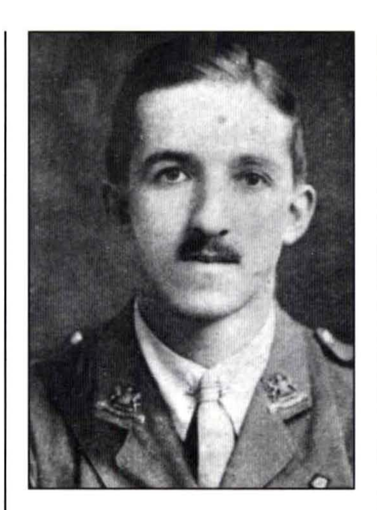
Mientras buscaba más blancos terrestres fue atacado por la misma pareja, que le abrió varios agujeros en las alas antes de ser repelida de nuevo. A continuación, Pentland disparó contra algunos soldados alemanes en tierra, sostuvo dos enfrentamientos diferentes con más aviones de exploración enemigos y finalizó la patrulla ayudando a una escuadrilla de aviones a propulsión FE 2d que era acosada por dos docenas de cazas alemanes. Tras aterrizar, Pentland escribió un breve informe de combate, omitiendo discretamente el hecho de que su SPAD (B1660) había quedado tan acribillado que tuvo que ser retirado del servicio, y que su abrigo de vuelo de cuero también tenía unos cuantos agujeros de bala.

El comandante Sanday añadió una nota propia al informe y posteriormente el informe de operaciones de la 5ª Brigada incluyó la siguiente observación:

"El trabajo del RFC en esta batalla ha sido tan bueno que resulta imposible individualizarlo. Pero el RFC ha realizado su trabajo, en todas las secciones, a conciencia, demostrando destreza, gran valor y mucho empuje e iniciativa. Por favor, agradézcaselo a todos ellos. No querría resultar odioso cuando todos lo han hecho tan bien, pero me gustaría darle las gracias a Pentland (19)".

El 17 de agosto Sowry derribó un Albatros D III al oeste de Roulers mientras pilotaba el SPAD B3620, que posteriormente se convertiría en el aparato habitual de Pentland. El día 20 Sowry, Pentland y el Tte H. C. Ainger derribaron fuera de control un Albatros biplaza al sureste del bosque de Houthulst.

El 26 de agosto Pentland tenía bajo su mando a los Ttes Ainger, A. R. Boeree, R. L. Graham y J. G. S. Candy en una incursión de combate 25 kilómetros dentro de territorio alemán para atacar el aeródromo de Marcke, por entonces la base de la *Jasta* 11 de Richthofen. En el camino



James Martin Child, nacido en Leytonstone, en el norte de Londres, el 20 de octubre de 1893, se había trasladado a Canadá en el momento en que estalló la guerra en 1914. Transferido al RFC desde el Regimiento de Manchester en 1914, prestó sus servicios en el Sqn 4 antes de pasar al Sqn 19 en julio. Child logró una de las primeras victorias de los SPAD de esta última unidad el 23 de abril de 1917 y su total estaba situado en tres cuando dejó la unidad como capitán. Tras regresar al combate aquel otoño con el recién organizado Sqn 84, equipado con los SE 5a, derribó cinco adversarios más antes del 20 de noviembre. Destinado de vuelta en Inglaterra en febrero de 1918 como instructor, murió en Turnberry el 23 de agosto al intentar rescatar a un compañero aviador de los restos de un avión estrellado.



En el momento en que llegó al Sqn 19 a mediados de 1917, el alférez australiano A. A. N. D. Pentland ya había derribado un Fokker *Eindecker* pilotando los BE 2c con el Sqn 16 el 9 de junio de 1916. Añadió otras nueve victorias pilotando los SPAD. Aquí se puede ver al Capt *Jerry* Pentland junto a un Sopwith Dolphin del Sqn 87, con el que logró otras 13 victorias más en 1918.

Sentado en un BE 2c del Sqn 39 (Defensa Local), el alférez Frederick Sowry abrió su registro al derribar el Zeppelin L32 el 24 de septiembre de 1916. Llegó a mandar una escuadrilla dentro del Sqn 19 y añadió 12 aviones a su registro entre el 17 de junio y el 15 de octubre de 1917.



se encontraron con dos DFW C V, uno de los cuales realizó un viraje y se alejó, aunque el segundo avión giró y se colocó justo en la dirección de la escuadrilla para luego atravesarla mientras lanzaba andanadas de fuego. Cuando descendía en espiral, Pentland, el más bajo de la escuadrilla, le lanzó al DFW una última ráfaga que le hizo estrellarse en un campo cerca de Moorseele a las 05:40 horas.

Cinco minutos después, los SPAD llegaron a Marcke, donde se encontraron con ocho cazas Albatros sobre el terreno; Pentland se dio cuenta de que uno de ellos era completamente rojo. Satisfecho de haber sorprendido durmiendo a la Escuadrilla del Barón Rojo, el quinteto atacó los aviones y todo aquello de valor estratégico para luego dispersarse y dirigirse a casa de forma independiente. En el camino, Pentland atacó un tren hasta que su ametralladora se encasquilló, se unió a Graham en un ataque contra un biplaza alemán (momento en el cual consiguió que su arma disparara de nuevo) y luego se enfrentó a un avión de exploración Albatros, que había comenzado a atacarle, hasta que rompió el contacto. En aquel punto, Pentland finalizó en su informe: "Llegué a casa y bien que me lo merecía". A los cinco pilotos se les reconocieron los DFW y a Pentland se le otorgó posteriormente la MC (Cruz Militar) por su participación en el ataque de Marcke.

La reacción de Richthofen fue agridulce. Estaba disgustado por ver cómo tres de sus Albatros D V habían quedado fuera de servicio. Por otro lado, el 18 de agosto había recibido una orden del *Generalleutnant* (teniente general) Ernst von Hoeppner, jefe de la *Luftstreitskfräfte*, que indicaba que "volase sólo cuando lo justificara una necesidad absoluta" y el ataque de los SPAD le dio consiguientemente una justificación de ese tipo. Despegó, acompañado de sus cuatro cazas restantes, en persecución de los incursores.

No logró cogerlos, pero sí se encontró con otro solitario SPAD del Sqn 19, pilotado por el alférez Collingsby P. Williams, al que persiguió hasta una nube. Momentos después, el avión de Williams explotó en medio del aire, pero la munición incendiaria defectuosa incendió la línea de presión y el motor de Richthofen también y tuvo bastante suerte de planear con su dañado aparato y salvarse. La 59ª víctima del Barón Rojo fue también la última que anotó con un Albatros D V antes de pasarse a los *Fokker Dr I* triplanos y la última baja que infligiría al Sqn 19.

Pentland finalizó agosto con un Albatros D V fuera de control el día 31. El 11 de septiembre Sowry y Ainger derribaron un Rumpler al este de Quesnoy, mientras que Pentland derribó otro al sur de Bousbecque. El australiano derribó un Rumpler más el 15 de septiembre, seguido de un Albatros D V al día siguiente y un "avión de exploración" enemigo el día 23. Sowry derribó fuera de control un D V el día 20 y el día 30 compartió el derribo fuera de control de un Albatros biplaza con los Ttes Delamere, R. M. Strang, R. A. Hewat, J. G. S. Candy y un SE 5a de otra unidad.

El 26 de septiembre, Pentland resultó herido cuando su SPAD fue alcanzado por un proyectil de artillería. Tras concedérsele la MC, inicialmente prestó sus servicios como instructor después de su recuperación, antes de ser destinado al Sqn 87 como jefe de escuadrilla. Aplicando la táctica del "lobo solitario" que había utilizado con los SPAD a los Sopwith Dolphin elevó su registro hasta 23 antes del 25 de agosto de 1918, cuando resultó herido en el pie en un combate con la *Jasta* 57. Esta herida mar-

có el final de la I Guerra Mundial para Pentland, pero de ninguna manera el final de su carrera de vuelo.



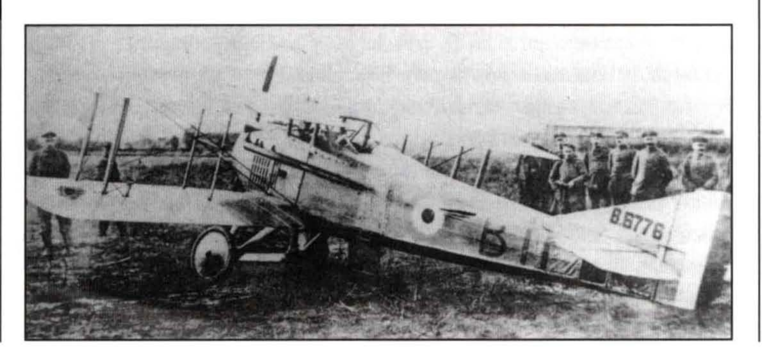
El canadiense Capt Arthur Bradfield Fairclough, destinado al Sqn 19 en noviembre de 1917, logró nueve victorias con los SPAD entre el 6 y el 29 de diciembre, y otras cinco pilotando los Sopwith Dolphin entre el 17 de marzo y el 2 de mayo de 1918. Posteriormente se trasladó al Sqn 23, equipado con los Dolphin, y antes del 5 de julio aumentó su registro a 19. Fairclough recibió la Cruz Militar en marzo de 1918.

Voló en la Real Fuerza Aérea Australiana (RAAF) en la posguerra y en los yacimientos de oro de Nueva Guinea, antes de convertirse en piloto de las Líneas Aéreas Nacionales Australianas en 1930. Durante la II Guerra Mundial Pentland dirigió un servicio de rescate aéreo-terrestre en el Pacífico y se retiró de la RAAF con la graduación de comandante y con la Cruz Australiana de Vuelo. En el momento de su muerte en Bayview, en Nueva Gales del Sur, en 1983 *Jerry* Pentland había vivido una de las epopeyas más osadas de la primera era aérea.

Otro as de los SPAD que se distinguiría en el otoño de 1917 fue el Capt John Leacroft, que había prestado sus servicios como observador en el Sqn 14 en Egipto al principio de la guerra antes de recibir la instrucción como piloto y pasar a formar parte del Sqn 19. Su primera victoria llegó el 17 de junio, seguida de más éxitos contra los Albatros D V el 6 de julio y el 26 de agosto. Sin embargo, en septiembre cogió el ritmo de verdad, derribando dos D V el día 1, otro el día 3, dos más el día 19, uno el día 21 y un biplaza el día 25. Leacroft añadió más Albatros D V a su registro el 12 y el 21 de octubre y derribó dos más fuera de control el día 24, elevando su total a 14. A continuación, fue retirado para un descanso, pero regresó al Sqn 19 a comienzos de 1918.

Leacroft, que por entonces pilotaba los Dolphin, sobrevivió a ser derribado en dos ocasiones y aumento su total a 22 derribos. Prestó sus servicios en la RAF de la posguerra hasta 1937, retornando al servicio durante la II Guerra Mundial. Tras retirarse de nuevo a Bexhill con la graduación de coronel, John Leacroft murió en 1971.

En octubre de 1917 Fred Sowry reclamó un Fokker D V derribado el día 7, un Albatros biplaza compartido con Hewar y Candy el día 9 y otro Albatros biplaza derribado envuelto en llamas al noreste de Moorseele el día 15. Después de aquello, Sowry recibió la MC y fue destinado de regreso a Inglaterra para pasar el resto de la guerra como oficial al mando del Sqn 143 (Defensa Local). Fred Sowry, que continuó su carrera en la RAF hasta 1940, se retiró como coronel y se estableció en Eastbourne,



El SPAD B.6776 muestra una variante más de los distintivos de unidad del Sqn 19, dos bandas rojas o negras y la letra "B" en el lateral del fuselaje. El Tte Eric Olivier derribó un biplaza alemán fuera de control al suroeste de Gheluwe con este aparato el 26 de octubre de 1917, pero al día siguiente este caza fue derribado al norte de Wervicq por el Ltn Kurl Adolf Seifert, de la *Jasta* 24s. El piloto del SPAD, alférez L. Whitehouse fue posteriormente hecho prisionero. Olivier logró cinco victorias más pilotando el SPAD VII A.6714 antes del 22 de diciembre. Tras actualizarse con los Dolphin a comienzos del nuevo año, aumentó su registro a ocho para el 17 de marzo de 1918.

El Capt William John Charles Kennedy Cochran-Patrick, de origen irlandés, pilotaba un Nieuport el 26 de abril de 1916 cuando logró su primera victoria, un LVG C I, mientras prestaba sus servicios como piloto de pruebas en el Parque de Aviación nº 1 de St. Omer. Posteriormente recibió la Cruz Militar por esta acción. Destinado a una unidad en el frente, Cochran-Patrick logró dos victorias más con los Sopwith 1 $^{1}/_{2}$ Strutter del Sqn 70 antes de pasar al Sqn 23. Allí reclamó al menos 10 de sus 21 victorias totales con el SPAD VII B.1580 entre el 11 de mayo y el 16 de julio de 1917.

El comandante Albert Desbrisay Carter, militar profesional de Pointe de Butts, Nuevo Brunswick, Canadá, logró sus dos primeras victorias con los SPAD con el Sqn 19 el 31 de octubre y elevó su registro a 15 antes del 29 de diciembre. Reanudó sus anotaciones con los Dolphin con otro "doble" el 15 de marzo de 1918 y aumentó su total a 29 antes del 16 de mayo. Sin embargo, tres días después Carter fue derribado por el Ltn Paul Billik, de la *Jasta* 52. Repatriado a Gran Bretaña el 13 de diciembre de 1918, Carter murió el 22 de mayo de 1919 cuando el Fokker D VII que pilotaba en una prueba se desintegró durante el vuelo.





Sussex, donde murió en 1969. Su hijo, Frederick B. Sowry, también desarrolló su carrera en la RAF y se convirtió en general de división y posteriormente en presidente de Cross & Cockade International, una organización dedicada al estudio de la historia de la aviación en la I Guerra Mundial.

Mientras el Sqn 19 recibía sus SPAD, una segunda unidad del frente occidental (el Sqn 23) comenzó a intercambiar sus FE 2b y sus Martinsyde G 100 Elephant por los SPAD VII en febrero de 1917. En junio, esta unidad participó en Flandes en la Tercera Batalla de Ypres y, al igual que el Sqn 19, intercambió golpes con las mejores unidades de caza de la *Luftstreitskräfte*.

De forma incuestionable, el mejor as de los SPAD dentro del RFC fue William John Charles Kennedy Cochran-Patrick, del Sqn 23. Nacido en Irlanda el 25 de mayo de 1896 y educado en la Universidad de Cambridge, prestó sus servicios en la Brigada de Fusileros antes de ingresar en el RFC. Después de aprobar como piloto en abril de 1915, el Lt Cochran-Patrick demostró ser un piloto tan diestro que fue destinado a la tarea de piloto de pruebas en el Parque de Aviación 1 de St. Omer. Probablemente allí se habría quedado si un biplaza alemán no hubiera tenido la oportunidad de realizar un vuelo de larga distancia sobre su zona el 26 de abril de 1916.

Tras despegar con su Nieuport 5172, Cochran-Patrick atacó al intruso tres veces hasta que se estrelló cerca de Hazebrouck, luego aterrizó junto a él y se encontró con la tripulación, el *Unteroffizier* Hans Hviires (suboficial) y el Ltn Georg Jesko von Puttkammer de la *Kampfgeschwader* 5 (ala de caza), muertos. Aquella acción le valió a Cochran-Patrick una MC y el traslado al Sqn 70, equipado con los Sopwith 1 $^{1}/_{2}$ Strutter, con el que logró dos victorias más el 14 y el 15 de septiembre de 1916 (en las dos ocasiones sus observadores, afférez E. W. Burke y Capt F. G. Glenday, murieron en el transcurso de la acción).

Ascendido a capitán, a Cochran-Patrick le cambiaron el destino al Sqn 23 en 1917 con el que reabrió su registro (y se convirtió en as) al derribar fuera de control a dos Albatros D III el 22 de abril. El 26 de abril se le reconoció un biplaza fuera de control y finalizó el mes con un Albatros D III envuelto en llamas sobre Inchy-en-Barrois; posiblemente su víctima fue el Ltn Friedrich Mallinkrodt (un as de seis victorias de la *Jasta* 20 que resultó herido). Cochran-Patrick derribó fuera de control un D III el 2 de mayo y pilotaba el SPAD B1580, que figuraría en todas sus victorias posteriores, cuando derribó otro Albatros D III más envuelto en llamas al oeste del bosque de Bourlon el día 11. Esta vez el piloto, el as de 11 victorias *Offizierstellvertreter* Edmund Nathanael de la *Jasta* 5, murió.

Cochran-Patrick compartió el derribo de dos D III el 13 de mayo y derribó otro exactamente una semana después. En junio cayeron ante sus ametralladoras cuatro aviones enemigos más y anotó dos dobles más el 6 y el 7 de julio. El 16 de julio derribó un Albatros D V como su 21ª, y última, victoria, momento en el cual fue ascendido a comandante y asumió el mando del Sqn 60. También se le concedió una barra en su MC y posteriormente la DSO.

A finales de 1917 Cochran-Patrick regresó a Inglaterra para prestar sus servicios en la División de Instrucción de la Junta Aérea y luego completó del todo el círculo con el Parque de Aviación 1 en 1918. Después de la guerra, realizó muchos trabajos de exploración aérea, pero murió en una colisión aérea en Johannesburgo, Sudáfrica, el 27 de septiembre de 1933.

El 27 de julio de 1917 el Ltn Heinrich Kroll, el as alemán que había matado a René Dorme dos meses antes, y que desde entonces también había asumido el mando de la *Jasta* 24s, recibió una lección práctica en cuanto a la locura de infravalorar a los SPAD:

"Ataqué a diez SPAD y saqué a uno de la formación. Utilizando todas las maniobras posibles volé en círculo con él desde los 4.000 metros hacia abajo hasta los 2.500 metros. Luego, de repente, viró y pasó al ataque. Disparó contra los tubos internos y la válvula de inducción, provocando un fuego en el carburador. Esto es lo peor que puede ocurrir en un combate aéreo ya que se produce una cortina de llamas y el piloto se quema vivo. Sin embargo, cuando esto ocurre no se deben perder los nervios".

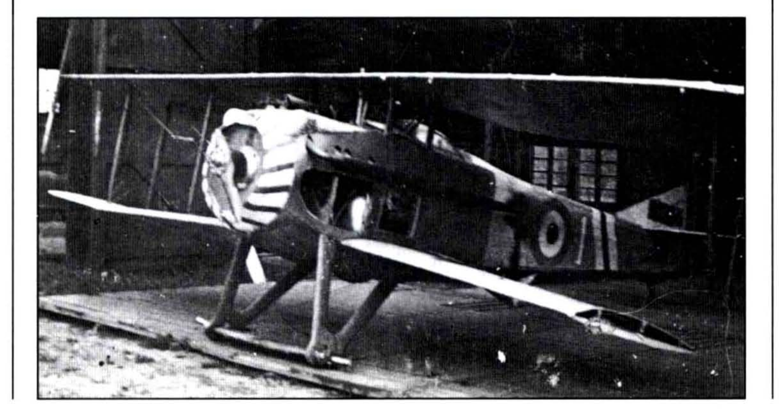
"Inmediatamente desconecté el combustible, desconecté la ignición y me lancé en picado de forma abrupta. El aparato ardió y soltó humo y tenía la cara llena de combustible y aceite de tal forma que no podía ver más allá de mis gafas. Me las quité a 800 metros y busqué un lugar para aterrizar. Con una hélice parada, me elevé por encima de una hilera de árboles, por debajo de un cable de alta tensión, me llevé unos cuantos cables del teléfono y aterricé en un campo abierto donde el aparato se detuvo sobre el morro. Apenas había resultado herido y pude darle gracias a Dios por haber tenido aquella salida. Pero mi pobre aparato, mi corcel gris y blanco, estaba completamente destrozado".

Kroll, que finalmente sobrevivió a este enfrentamiento, había sido víctima de un SPAD VII del Sqn 23, pero su adversario fue un estadounidense, uno de los muchos que habían entrado sin alboroto en el RFC mientras sus colegas más llamativos de la *Lafayette* atraían toda la atención en la aviación francesa. Se trataba de Clive Wilson Warman, nacido en Norfolk, Virginia, el 30 de junio de 1892; abandonó su trabajo como ingeniero civil para entrar en la infantería canadiense en agosto de 1914 y, después de resultar herido en mayo de 1915, trasladarse al RFC.

Destinado al Sqn 23 en mayo de 1917, abrió su registro con un Albatros D III sobre Thorout el 6 de julio; posiblemente su adversario fue el Vfw Fritz Loerzer, de la *Jasta* 26, que resultó ligeramente herido. Después de derribar un biplaza el 13 de julio, al Capt Warman se le recono-



El Capt Clive William Warman, un estadounidense que se alistó en la infantería canadiense y que, posteriormente, se trasladó al RFC en 1917, fue uno de los mejores representantes del SPAD VII dentro del Sqn 23. Se le reconocieron diez aviones y dos globos enemigos hasta el 18 de agosto de 1917, pero resultó herido dos días más tarde.



El SPAD VII B'1524 del Sqn 23 estacionado desoladoramente en un hangar alemán después de haber sido derribado cerca de Menin el 7 de junio de 1917 por el *Offizierstellvertreter* Paul Aue, de la *Jasta* 10; su piloto herido, alférez F. W. Illingworth, fue hecho prisionero. Antes de aquel día, el Capt W. J. C. K. Cochran-Patrick lo había utilizado para derrribar dos Albatros D III fuera de control el 22 de abril de 1917, seguidos de un biplaza cuatro días después.

ció un Albatros "fuera de control" al norte de Menin el 27 de julio; el Albatros D V 2075/17 de Kroll representó su tercera victoria en quince días. Warman finalizó aquel mes con un Albatros D III derribado el día 31 y se convirtió en as cuando incendió un globo el 9 de agosto.

Warman, que normalmente alternó entre el SPAD B1698 y el B1581, derribó dos Albatros D V el 12 de agosto, uno de ellos lo compartió con el Lt Standish Conn O´Grady, un irlandés miembro del Sqn 23 que sobreviviría a la guerra con nueve victorias. Derribó dos más tres días después y reclamó un DFW C V y un globo el día 16.

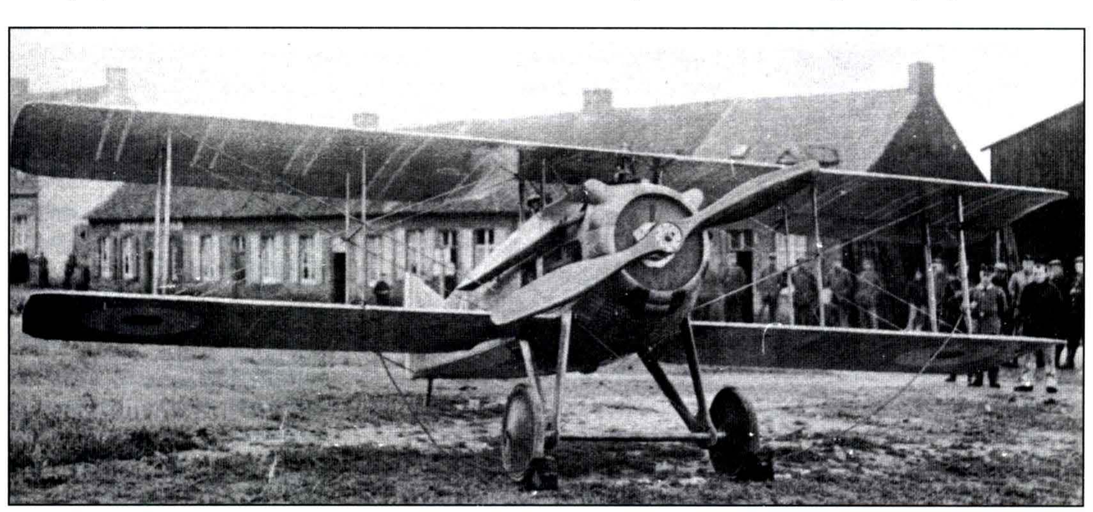
Después de este último combate, Warman tuvo que combatir para abrirse paso a través de tres cazas alemanes; durante este proceso se le encasquilló la ametralladora y acabó disparando su Very ligera contra ellos. Finalmente, debido a una combinación de desesperación y frustración, lanzó el pequeño martillo que se utilizaba para eliminar los encasquillamientos de las ametralladoras contra el caza más próximo antes de regresar enfadado a su aeródromo.

Después de añadir otro Albatros D V a su registro el 18 de agosto, a Warman se le otorgó la DSO y la MC y fue nombrado jefe de escuadrilla, pero el 20 de agosto resultó gravemente herido y pasó casi un año recuperándose. Destinado en febrero de 1919 al Sqn 1 canadiense, Real Fuerza Aérea de Canadá, Clive Warman se estrelló en una granja y murió posteriormente en el hospital de Edmonton, Columbia Británica, el 12 de junio de 1919.

A finales de 1917 los SPAD XIII comenzaron a sustituir a los SPAD VII, especialmente en el Sqn 13, pero entre febrero y marzo de 1918 tanto esta unidad como el Sqn 19 se reequiparon con un caza de fabricación local cuya plataforma aérea, como la de los SPAD, estaba basada en el motor Hispano-Suiza, el Sopwith Dolphin.

Los SPAD VII prestaron sus servicios en el RFC durante poco más de un año y sólo dos unidades se equiparon totalmente con ellos, pero causaron una impresión considerable. Once de los ases del Sqn 19 lograron al menos una de sus victorias pilotando los SPAD, al igual que 16 de los pilotos más destacados del Sqn 23. Las observaciones negativas que realizó Manfred von Richthofen en abril de 1917 en relación con los SPAD del *Escuadrón antiRichthofen* resultaron ser algo más que prematuras.

Entregado al Sqn 23 el 8 de junio de 1917, el B´3504 desapareció sólo 11 días después cuando fue derribado por un biplaza del *Flieger Abteilung* 33 (Destacamento de Caza) y su piloto, el Capt T. Davidson, fue hecho prisionero de guerra. Este avión, impulsado por un motor Hispano-Suiza 8Ab de 180 CV, llevaba el radiador pintado con segmentos azules y rojos.



LOS SPAD VII PARA LOS ALIADOS

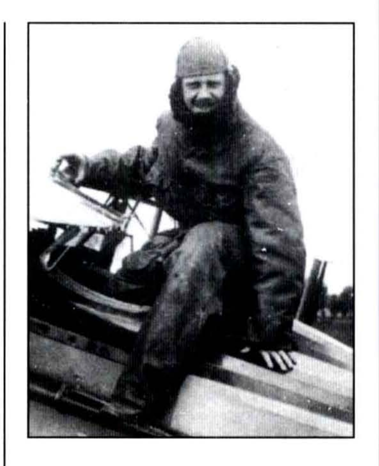
EL AS BELGA

Aunque expulsados de su propio país en 1914, los hombres de la Aviación belga siguieron combatiendo, sobre todo con equipos franceses. Y de los cinco ases belgas que salieron uno pilotó un SPAD monoplaza, Edmond Thieffry. El 15 de agosto de 1917 llegó el primero de los 15 SPAD VII finales que se entregarían a la *Aviation Militaire Belge*, adquiridos por un príncipe belga y entregados como regalo a la *5e Escadrille*. Tras recibir el número de serie SP 1, fue asignado a Thieffry, que ya era as y realizó su primera salida de combate justo al día siguiente, derribando un Albatros biplaza sobre el bosque de Houthulst como su séptima victoria.

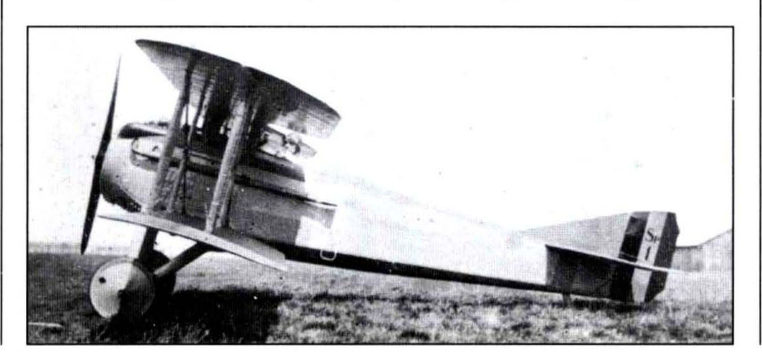
Finalmente, la suerte de Thieffry se acabó el 23 de febrero de 1918. Mientras patrullaba en compañía de los adjutants André de Meulemeester y Georges Baron Kervijn de Lettenhove de la *1ème Escadrille*, atacó a un biplaza alemán pilotado por el *Gefreiter* Lunecke (cabo) del *Flieger Abteilung* 227 (Destacamento de Caza) sobre Clercken, pero esperó demasiado para abrir fuego y el observador alemán, Ltn Sanbold, alcanzó en primer lugar al SPAD del as con una ráfaga fatal. Meulemeester y De Lettenhove le vieron por última vez cayendo en espiral sobre Woumen con el depósito de combustible ardiendo. Thieffry fue dado por muerto por sus compañeros durante varias semanas hasta que se enteraron de que, en realidad, había resultado herido y capturado como prisionero.

Thieffry escapó el 13 de abril, pero volvió a ser capturado en la Selva Negra diez días después. Retenido en Bad Aibling, Ingolstadt, Fort Orft, Fort X y Fort 8, no regresó a Bruselas hasta el 6 de diciembre de 1918.

Aunque se convirtió en abogado y político después de la guerra, Thieffry nunca perdió la pasión por el vuelo y el 12 de febrero de 1925 él y Léopold Roger partieron para realizar el primer viaje hasta Léopoldville, en el Congo belga (una odisea que les llevó 51 días). Thieffry siguió trabajando para organizar una línea aérea a la colonia hasta el 29 de abril de 1929, cuando su Avimeta CM 92 entró en una tormenta tropical y se estrelló a 240 kilómetros de Alberville, matando a Thieffry y a Gaston Julien, aunque el mecánico, Eugéne Gastuche, sobrevivió. Thieffry fue nombrado *Officier de l'Ordre Léopold I* a título póstumo por su trabajo en el Congo.



Thieffry sale de la cabina del SP 1 vestido con ropa de protección, necesaria para los vuelos en cotas altas con la cabina abierta, incluso en verano.



Se puede ver al Sous-Lt Thieffry sentado en su SPAD VII SP 1 poco después de que éste fuera entregado a la Aviación belga en julio de 1917. Posteriormente se le colocaron a este caza tanto la insignia del cometa de la 5ème *Escadrille Belge* como sus distintivos personales. Thieffry logró sus derribos séptimo a noveno con él el 16, el 22 y el 26 de agosto respectivamente, pero fue a su vez derribado con él el 31 de agosto.



Francesco Lombardi posa de pie junto a uno de sus SPAD VII, cuyo fuselaje está marcado con el emblema del corazón rojo de la *77ª Squadriglia*, así como con la escarapela italiana. Lombardi logró sus ocho victorias con la *77ª*, lo cual le convirtió en el mejor as de este escuadrón. Posteriormente, conseguiría renombre en 1930 por sus vuelos de larga distancia desde Roma hasta Mogadishu, desde Vercelli a Tokio y una vuelta a África.

Los ases italianos

Aunque Italia fabricó buenos aviones de reconocimiento e hidroaviones de flotadores y sus bombarderos multimotores Caproni estaban entre los mejores de su clase en el mundo en 1915, nunca logró desarrollar un caza local eficaz durante la I Guerra Mundial. En su lugar, la fuerza aérea tuvo que depender inicialmente de los Nieuport 11 y 17 y de los Hanriot HD I de fabricación francesa.

En marzo de 1917, la *77ª Squadriglia da Caccia* recibió sus primeros SPAD VII y, gradualmente, este modelo sustituyó a los Nieuport 17. Otras unidades italianas también recibieron los SPAD como complemento a su equipamiento habitual de Nieuport o Hanriot, pero el único escuadrón que se equipó totalmente con este modelo fue la *91ª Squadriglia*.

Aunque oscurecida por la más famosa *91ª*, la *77ª Squadriglia* también produjo su parte de héroes del SPAD, como Carlo Francesco Lombardi y Ernesto Cabruna.

Il Piccinin (Chico), como se conocía al joven Lombardi, se convirtió en as el 4 de noviembre, aunque la fecha de su sexto derribo sigue sin conocerse. En diciembre realizó salidas de reconocimiento en profundidad (hasta 100 kilómetros) en territorio enemigo por las que recibió una segunda *Medaglia d'Argento*.

Tras actualizarse con los SPAD VII en 1918, el Tenente Lombardi no logró más victorias hasta la Batalla del Piave en junio, durante la cual tomó parte en un frenesí de actividad. El 15 de junio a este as se le reconoció un Albatros D III, que él describió como rojo con cruces blancas y la insignia de la mano negra, al sur de Biagio. Al día siguiente derribó el Oeffag Albatros D III 153.222 pilotado por el *Leutnant der Reserve* Hans Wolfschütz de la *Flik (Fligerkompagnie* 41 –Compañía de Caza–), elevando su total oficial a ocho.

Cabruna se convirtió en as el 15 de junio de 1918 cuando se enfrentó a 30 aviones enemigos y derribó uno de ellos. Derribó a otro adversario cinco días después y compartió el derribo de un globo el 21 de junio.

Este as se rompió la clavícula durante un accidente de aterrizaje con el Ansaldo A.1 nº 6548 el 26 de septiembre de 1918 y aunque no se recuperó completamente de sus heridas, Cabruna regresó el 25 de octubre para participar en la última ofensiva italiana en Vittorio Veneto. Consiguientemente, logró su octavo derribo durante el transcurso de aquel día, así como el derribo probable de un noveno avión más tarde en aquella

El Capitano Francesco Baracca aparece de pie junto al SPAD VII con el que logró su 11ª victoria el 13 de mayo de 1917, y 18 más a partir de entonces. Cuando llegaron los SPAD XIII a la *91ª Squadriglia* a finales de noviembre, Baracca mostró dudas en abandonar el SPAD VII más endeble. Él comentó: "No importa si el VII está equipado con una sola ametralladora. Si eres un buen combatiente, una sola ametralladora es suficiente".



misma misión. Y aunque no se pudo confirmar esta novena víctima, Cabruna demostró que él pensaba de otra manera al pintar nueve cruces en el revestimiento superior del fuselaje de su SPAD (S1420).

El 2 de noviembre atacó el campo de aviación de Aiello, destruyendo dos aviones austrohúngaros sobre el terreno.

Aunque prestó sus servicios durante un periodo en la *Regia Aeronautica* de la posguerra y alcanzó la graduación de capitano y ayudante de campo del jefe del Estado mayor, Cabruna no encajó bien con la organización en tiempos de paz y fue licenciado el 2 de junio de 1932. Murió en Rapello el 9 de enero de 1960, pero su SPAD VII sobrevive y está actualmente expuesto en el Museo de la Fuerza Aérea italiana en Vigna di Valle, cerca de Roma.

La unidad de caza más renombrada de Italia, la *91ª Squadriglia*, se formó el 1 de mayo de 1917 con una dotación inicial de cuatro SPAD VII y tres Nieuport. Mandada por el Maggiore Guido Tacchini, esta unidad tenía como núcleo un grupo de pilotos captados de la *70ª Squadriglia*; estos hombres eran algunos de los aviadores más experimentados que por entonces prestaban sus servicios en la *Aviazione del Regio Esercito*.

El más destacado entre ellos era el Capitano Francesco Baracca, que había logrado la primera victoria aérea oficial de Italia con un Nieuport 11 el 7 de abril de 1916. Conocido por decorar su Nieuport 17 con un semental negro encabritado en memoria de su antigua unidad de caballería, el *11º Regimento Piemonte Reale*, el registro de Baracca había subido a ocho en el momento en que llegó a la *91ª Squadriglia*.

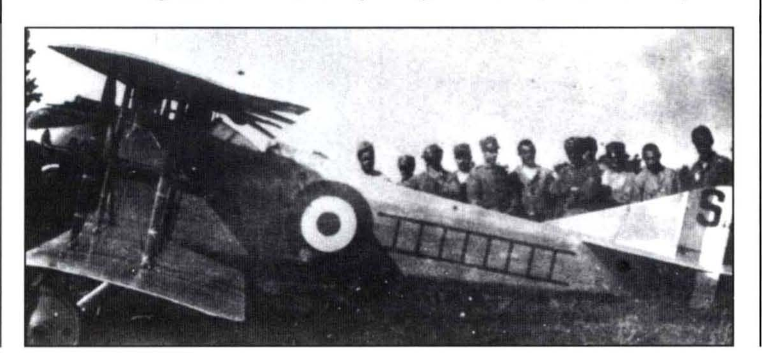
Baracca, que recibió el mando de la unidad en junio de 1917, comenzó (al igual que Manfred von Richthofen de Alemania y Félix Brocard de Francia) a buscar de forma activa pilotos con talento para formar un "escuadrón de ases". Entre ellos se encontraban Pier Ruggero Piccio, que finalmente se convertiría en el segundo mejor as de Italia con 24 victorias, Fulco Ruffo di Calabria (21 victorias), Ferruccio Ranza (17), Gastone Novelli (8), Luigi Olivari (8), Giuliano Parvis (6), Guido Nardini (6) y Giovanni Sabelli (5). También de forma similar a Richthofen, Baracca dio a sus pilotos mucha libertad de acción en el aire, confiando en su capacidad para saber cuándo combatir como equipo o cuándo "cazar" en solitario.

Al final del primer mes de acción de la *91ª*, sus pilotos habían sumado 14 aviones austrohúngaros, entre ellos dos por parte de Baracca con un Nieuport el 1 y el 10 de mayo, su primera victoria con un SPAD VII (sobre un Brandenburg C I) el 13 de mayo y otro Brandenburg el 20 de mayo.

Cuando los italianos lanzaron una nueva ofensiva a lo largo del río Isonzo el 18 de agosto de 1917, las *Squadriglie 71ª, 75ª, 76ª, 77ª, 78ª* y *91ª*



El tercer mejor as de Italia, Tenente Colonello Pier Ruggero Piccio, logró al menos diez victorias con los Nieuport y aumentó su total a 24 con los SPAD, que parece ser que decoraba con una bandera negra como distintivo personal.



El SPAD VII del Tenente Giovanni Sabelli llevaba una variante más pequeña del motivo de la escalera de mano de su compañero as Ferruccio Ranza, de la *91ª Squadriglia;* esta variante en particular se pintó en rojo. Sabelli, nacido en Nápoles, obtuvo su licencia civil en el Real Aeroclub de Brooklands, en Inglaterra, el 30 de enero de 1912 y posteriormente colaboró en la organización de la Aviación búlgara durante la guerra de este país contra Turquía. Después de prestar sus servicios en Italia y en Albania, llegó a la 91ª *Squadriglia* el 23 de junio de 1917 y se le reconocieron cinco victorias entre el 10 de agosto y el 29 de septiembre. Sin embargo, Sabelli murió el 25 de octubre cuando un biplaza derribó su caza envuelto en llamas.

disponían al menos de algunos SPAD VII dentro de su fuerza, y a estas unidades se unieron en octubre las *Squadriglie 72ª, 80ª* y *84ª*.

Baracca añadió dos biplazas enemigos a su registro el 19 de agosto y el 1 de septiembre y formó equipo con Sabelli para derribar un Brandenburg C I de la *Flik* 34 el 6 de septiembre; éste fue el segundo derribo de este último piloto. Sabelli, napolitano, consiguió la licencia nº 178 del Real Aeroclub en Brooklands, Inglaterra, el 30 de enero de 1912 y presuntamente había colaborado en la formación de la Fuerza Aérea búlgara para combatir contra los turcos más tarde aquel año.

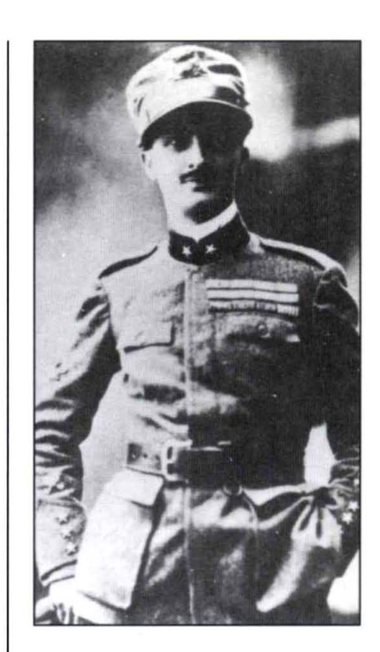
Añadió tres aviones más a su total el 17, el 23 y el 29 de septiembre lo cual le valió su segunda *Medaglia d'Argento* de la guerra. Sin embargo, la *91ª* sufrió una pérdida descorazonadora el 13 de octubre de 1917 al resultar muerto el Tenente Olivari cuando su SPAD VII entró en pérdida y se estrelló al despegar.

La costosa 11ª Batalla del Isonzo hizo avanzar las líneas italianas únicamente ocho kilómetros y mientras los italianos se preparaban para una renovada ofensiva el 24 de octubre, de repente se convirtieron en el objetivo de una ofensiva austrohúngara, apoyada por tropas alemanas y por 90 aviones alemanes.

El 26 de octubre Baracca y Parvis derribaron dos DFW C V alemanes envueltos en llamas, mientras que Constantini derribó un Aviatik biplaza. Mientras tanto, en tierra, Caporetto se convirtió en una desastrosa derrota completa para los italianos y las fuerzas de las Potencias Centrales tomaron 275.000 prisioneros. Los italianos supervivientes se retiraron más allá del río Tagliamento el 2 de noviembre.

Por entonces, los SPAD de la *91ª Squadriglia* estaban tan desgastados que sus pilotos tuvieron que pilotar los Nieuport 17 y los Hanriot HD I hasta la primera semana de noviembre, cuando esta unidad se retiró desde Pordenone hasta el aeródromo de Padowa. Pronto llegaron nuevos SPAD y la unidad regresó a la acción, literalmente con una venganza, el 6 de noviembre. A última hora de la mañana Baracca y Pavia se encontraron con dos Oeffag-Albatros D III de la *Flik-41J* que estaban de patrulla.

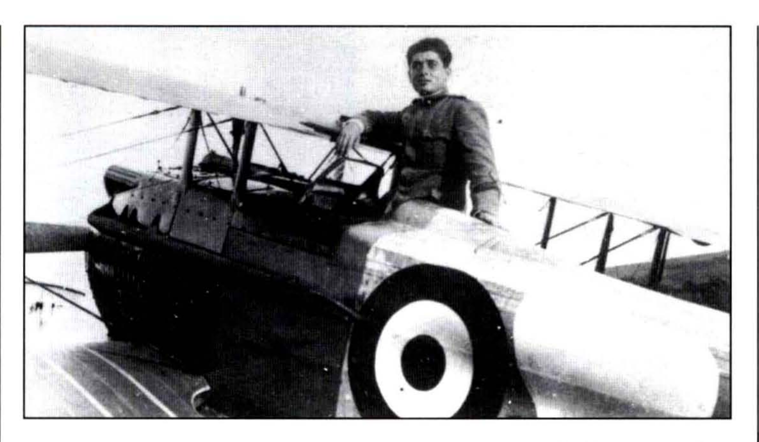
Baracca informó que "el que se enfrentó a Pavia huyó hacia Latisana después de un breve combate. El mío, asustado por mi ataque, intentó escapar descendiendo en espiral. Yo disparé varias ráfagas cortas hasta que estuvimos a sólo 50 metros por encima de los árboles mientras yo hostigaba constantemente a mi enemigo desde cerca por detrás hasta que él entró en pérdida y se estrelló en el suelo".



Después de lograr ocho victorias con los Nieuport con la *70ª* y la *91ª Squadriglie*, el Capitano Fulco Ruffo di Calabria derribó otra docena de aviones enemigos con los SPAD. Todos sus cazas iban marcados con variaciones del motivo de la bandera pirata.



El as de 17 derribos de la *91ª Squadriglia*, Ferruccio Ranza, sentado en su SPAD VII pintado con la escalera de mano negra. Este motivo estaba inspirado en el distintivo pintado en el SPAD VII de su compañero de escuadrón, el Tenente Giovanni Sabelli, como se ha visto anteriormente.



El Sergente Maggiore Aldo Bocchese, de la *70ª Squadriglia*, de pie apoyado en el borde de la cabina de un SPAD VII, que lleva un distintivo personal blanco poco habitual. Tras haber pilotado inicialmente los SAML biplazas en 1917, Bocchese pasó la instrucción para los cazas y abrió su registro con la *70ª* al reclamar tres derribos sobre Valdobbiadene el 17 de abril de 1917. Compartió el derribo de un biplaza y dos cazas con los Tenenti Flaminio Avet y Leopoldo Eleuteri y el Sottotenente Alessandro Resch. Su total final de la guerra llegó a seis victorias.

El adversario húngaro de Baracca, el Oblt (Tte) Rudolf Szepessy-Sököll Freiherr von Négyes és Rénö, había logrado su cuarta y quinta victorias sobre dos hidroaviones Macchi L-3 sólo 24 horas antes. Alcanzado en la columna vertebral, consiguió planear con su D III (153.54) de vuelta al frente antes de realizar un aterrizaje forzoso cerca de Latisana. A pesar de sus esfuerzos, murió mientras era sacado de la cabina.

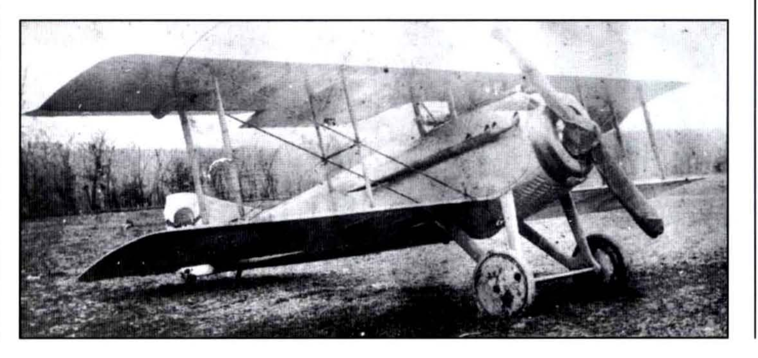
El equipo de Baracca y Pavia derribó otro DFW C V alemán más cerca de Orsago al día siguiente, después de lo cual Baracca atacó los restos y los incendió. Una vez más, la tripulación resultó muerta –*Gefreiter* Wilhelm Appelt y Ltn Paul Wilkening del *Fl. Abt (A) 204* (destacamento de caza)–.

Baracca derribó otro de los aparatos del *Fl. Abt 14* envuelto en llamas el 15 de noviembre y ocho días después él y Novelli hicieron que un avión de exploración Albatros se estrellara cerca de Vidor, muriendo con él el Vfw Karl Überschär, de la *Jasta* 39.

Aunque el último mes había resultado un fracaso para su ejército, Baracca y su *Squadriglia degli Assi* habían más que mantenido el honor italiano sobre Caporetto, mostrándose capaces no sólo de enfrentarse a los



Dos SPAD VII asignados a la Aviación Imperial rusa en 1917. El caza en primer plano tenía la escarapela rusa (roja, azul y blanca) en el timón, mientras que el otro aparato estaba asignado al *Stabs-Kapitan* Alexandr A. Kozakov, jefe del 1 Grupo Aéreo de Combate.



El SPAD VII de Kozakov llevaba una bandera pirata negra sobre el timón blanco. Las franjas del capot se han descrito de varias formas como en azul oscuro y oro en referencia a la antigua unidad de caballería de Kozakov, o en rojo y azul. En cualquier caso, Kozakov no logró ninguna victoria con este aparato y se lo prestó con frecuencia a su segundo, el *Esaul* (capitán de cosacos) Shangin.

Se puede ver al ***Stabs-Rotmistre*** **(capitán de plana mayor de caballería) Kozakov (segundo desde arriba) y a los oficiales del XIX Destacamento, 1 Grupo Aéreo de Combate, en Stanislav, Rumanía, en febrero o marzo de 1917. Entre estos pilotos se encuentran el *Praporshik* (alférez) Longin Lipski (fila delantera, extremo izquierdo), *Starski Unterofficier* (sargento) Iván V. Smirnov (fila delantera, tercero por la izquierda), *Stabs-Kapitan* Pavel V. Argeyev (fila delantera, cuarto por la izquierda) y el *Praporshik* Ernst K. Leman (fila delantera, segundo por la derecha). Leman, nacido en Lituania en 1894, había logrado cinco victorias antes de intentar quitarse la vida el 17 de diciembre de 1917 después de la Revolución bolchevique. Murió a causa de la herida que se provocó en la cabeza varios días después.**



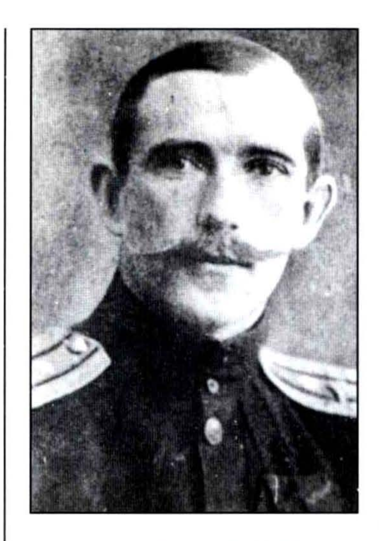
mejores hombres y aparatos que Austria-Hungría podían lanzar contra ellos, sino también a los de Alemania.

Los ases rusos

El primer ruso que logró una victoria con un SPAD VII lo hizo en el frente occidental. El noble Iván Alexándrovich Orlov, de San Petersburgo (que había diseñado un avión con motor en 1913), fue provisionalmente destinado a la *Escadrille* N3 para estudiar las tácticas de caza con maestros como Georges Guynemer y Alfred Heurtaux. Él demostró lo que había aprendido al derribar un avión alemán el 24 de enero de 1917 pilotando uno de los SPAD de esta *escadrille*.

A comienzos de 1917 se enviaron a la Aviación Imperial rusa 43 SPAD VII y se contrató a la fábrica Aktionyernoye Obschchestovo Dux de Moscú para fabricar otros 200. Sin embargo, sólo había finalizado aproximadamente la mitad de esa cifra cuando la escasez de motores Hispano-Suiza provocó la orden de parar a comienzos de 1918. Los SPAD VII fueron asignados a varios escuadrones, pero la mayoría fue enviada al 1er Grupo de Caza, compuesto por los Destacamentos de Caza II, IV, XI y XIX, que bajo el mando del *Rotmistre* (capitán de caballería) Alexandr A. Kozakov se había establecido como la principal unidad de caza de la Aviación Imperial rusa (IRAS).

Los SPAD VII comenzaron a llegar al 1er Grupo de Caza en el verano de 1917. Aunque Kozakov pilotó este caza en varias ocasiones él prefería su más antiguo, pero probado en combate, Nieuport 17, y su SPAD fue pilotado con más frecuencia por su segundo, *Esaul* (capitán de cosacos) Shangin.



Alexandr Alexándrovich Kozakov, uno de los primeros pilotos militares de la Aviación Imperial rusa, atacó al enemigo con todo lo que pudo desde ganchos hasta ametralladoras; pilotó los monoplanos Morane-Saulnier y los Nieuport 10 y 17. Se le reconocieron 20 victorias y fue el mejor as de Rusia de la I Guerra Mundial. Tras haber sobrevivido a la Gran Guerra, resultó mortalmente herido el 1 de agosto de 1919 cuando su Sopwith Camel se estrelló mientras combatía contra los bolcheviques durante la Guerra Civil rusa. Murió a causa de las heridas tres días después.

El 27 de julio de 1917 Kozakov con su Nieuport y Shangin con el SPAD derribaron al Brandenburg C.I 26.27 de la *Flik* 20 austrohúngara sobre Obertyn; la tripulación fue hecha prisionera. Estos dos rusos formaron equipo nuevamente el 2 de agosto para derribar el Brandenburg C I 62.67 de la *Flik* 26 sobre Hotyn. Su piloto, el cabo Traian Varzanon, realizó un aterrizaje forzoso cerca de Dolinyany y murió posteriormente a causa de sus heridas, mientras que su oficial observador, Franz Slivik, fue hecho prisionero.

En aquel momento, el registro de Kozakov se encontraba en 15 y lo elevó a 18 para el 11 de septiembre cuando derribó un Brandenburg de la *Flik* 18 cerca de Kutkovez; la tripulación, herida superficialmente, fue hecha prisionera. Al día siguiente, Kozakov y Shangin se encontraron con cuatro aviones austrohúngaros y Shangin logró obligar a uno de ellos a descender antes de que él también realizara un aterrizaje forzoso en territorio enemigo, después de haber sido atacado por los cazas restantes. Fue rápidamente capturado. Mientras tanto, Kozakov, enfurecido, lanzó su Nieuport contra los aviones restantes que, en última instancia, se dirigieron de vuelta a su aeródromo.

Kozakov, que se convirtió en el as de ases ruso y resultó mortalmente herido en un accidente aéreo el 1 de agosto de 1919 cuando estaba al mando del destacamento de vuelo eslavobritánico durante la Guerra Civil rusa, no logró ninguna de sus 20 victorias con los SPAD VII, aunque algunos de sus pilotos sí lo consiguieron.

Los más destacados entre ellos fueron el *Praporshik* (alférez de la Marina) Iván Vasílievich Smirnov, Vladímir I. Strizlovski y Grigori E. Suk.

Teniendo en cuenta el hecho de que algunos ases rusos pilotaron los SPAD en Francia, quizá resultara apropiado que dos ases franceses de los SPAD, Sous-Lt Georges Marcel Lachaman y Louis Fernand Coudouret, aumentaran sus registros en Rusia. En febrero de 1917 los franceses enviaron dos *escadrilles*, la Sop582 equipada con los aviones de reconocimiento Sopwith 1.A2 y la N581 con los cazas Nieuport 17 y SPAD VII. El 27 de mayo, estas unidades fueron agregadas al Séptimo Ejército ruso y prestaron sus servicios junto al 1er Grupo de Caza de Kozakov durante la ofensiva rusa en Galitzia durante todo el mes de junio, así como en la contraofensiva alemana entre el 21 de julio y el 11 de agosto. Después de aquello, la N581 fue trasladada al III Cuerpo del Ejército ruso.

Los ases estadounidenses

Los franceses vendieron un total de 189 SPAD VII a Estados Unidos. Sin embargo, en el momento en que comenzaron las entregas, en diciembre de 1917, varios estadounidenses ya habían pilotado este modelo en combate, como voluntarios que habían entrado en la aviación francesa a través de la Legión Extranjera.

Los primeros de estos pilotos formaron una unidad en abril de 1916 que fue denominada inicialmente como N124, pero que sería más conocida como la *Escadrille Lafayette*.

Cuando el número de voluntarios estadounidenses superó el número de destinos disponibles dentro de la *Escadrille Lafayette*, fueron destinados a otras unidades francesas por un organismo que llegaría a ser conocido como el Cuerpo de Vuelo *Lafayette*, o LFC.

Los primeros SPAD VII llegaron a la N124 en octubre de 1916 y a primeros de junio de 1917 sólo dos o tres Nieuport seguían en esta unidad.



El Adjutant Gervais Raoul Lufbery adopta una pose típica junto a un SPAD VII de la SPA124 *Lafayette*. Nacido en Chamalières el 14 de marzo de 1885, la madre de Lufbery era francesa pero su padre era de Wallingford, Connecticut. Aviador antes de la guerra, se alistó en la Legión Extranjera y tras la muerte de su amigo y maestro en la aviación, Marc Pourpe, *Luf* se consagró a buscar la venganza. Su registro oficial de 16 derribos fue el más elevado logrado por un estadounidense en el servicio francés durante la I Guerra Mundial.

Su mejor as, Gervais Raoul Lufbery, logró la mayor parte de sus 16 victorias con los SPAD VII y su as compañero Lt William Thaw probablemente pilotaba uno de ellos cuando compartió el derribo de un Albatros biplaza como su segundo derribo el 26 de abril de 1917. También parece que el Sgt David McKelvey Peterson pilotaba uno con un gallardete azul en el fuselaje, por detrás del emblema de la cabeza Sioux de la *escadrille*, cuando consiguió su primera victoria sobre un Albatros D V el 19 de septiembre de 1917.

Edwin Charles Parsons, que logró su primera victoria sobre un Rumpler C IV pilotando un SPAD VII con la SPA124 el 4 de septiembre de 1917, señaló:

"Nuestros instrumentos eran los más toscos y sólo los más esenciales. Disponíamos nada más que de una brújula, un altímetro bastante fiable que al menos nos mostraba la altitud desde el campo de aviación desde donde habíamos despegado, un tacómetro para medir las revoluciones del motor, un medidor de aceite para indicar que el aceite circulaba, un reloj y un mapa. Aquél era el equipo completo".

El 18 de febrero de 1918 la SPA124 sufrió una metamorfosis que la dejó con algo así como una personalidad dividida. Su personal estadounidense fue trasladado a la USAS (Aviación del Ejército de Estados Unidos), redefiniéndose como el 103º Escuadrón Aéreo. Su jefe, el comandante Thaw, también era uno de los padres fundadores de la N124 original y había logrado dos victorias mientras prestaba sus servicios con ella. Mientras tanto, la SPA124 se reorganizó como una unidad francesa, aunque todavía entonces su personal no era al cien por cien francés; al menos tres pilotos portugueses fueron destinados a esta unidad, junto con un voluntario bohemio, Václav Pilat, y un ruso, Pavel Argeyev.

Tanto la SPA124 como el 103º Escuadrón Aéreo operaron conjuntamente desde el aeródromo de La Noblette durante la primavera de 1918 como componentes del GC21, bajo el mando del Capitaine Lucien Couret de Villeneuve. También se encontraban en este grupo las *escadrilles* SPA98, SPA157 y SPA163, mientras que la SPA164 llegó más tarde aquel mismo año.

Además de los pilotos del 103º Escuadrón Aéreo, muchos estadounidenses volaron en otras unidades del GC21. Algunos eran miembros del Cuerpo de Vuelo *Lafayette* que se habían trasladado a la USAS, pero que siguieron prestando sus servicios con los franceses, otros eran pilotos de la USAS que fueron enviados a los franceses para adquirir experiencia en combate hasta que se pudieran organizar escuadrones estadounidenses para ellos, y unos pocos eran personal del LFC que prefirió permanecer en la *Aviation Française*.

Posiblemente el as más renombrado del LFC después de Lufbery fue David Endicott Putnam, que había nacido en Jamaica Plains, Massachusetts, el 10 de diciembre de 1898. Sus ancestros, entre los que se incluía el Gen Israel Putnam de la Guerra de la Revolución, le otorgaron un cierto grado de inevitabilidad a su decisión de ingresar en la aviación francesa en abril de 1917, pero él también estaba motivado por el hecho de que la USAS le había rechazado por no tener la edad. Inicialmente entró en la SPA94 en diciembre de 1917 y se convirtió en parte del grupo de la recién formada *escadrille* (N156) el 1 de enero de 1918.

El 1 de junio Putnam logró su primera victoria con un SPAD VII y el día 2 se trasladó a la SPA38, derribando dos aviones de exploración Al-



Los mecánicos de la SPA124 juegan con las famosas mascotas de leones *Whiskey* y *Soda* de esta *Escadrille;* al lado el SPAD VII del Sgt Edward Hinkle.

batros aquel mismo día y seis aviones enemigos, de los cuales un Albatros D V fue confirmado, el 5 de junio. Tras haber afinado sus destrezas bajo la tutela del Lt Georges Madon, Putnam presentó tres reclamaciones más sin confirmar el 14 de junio, pero al día siguiente se le reconoció un biplaza y un globo, lo cual elevó su registro a nueve.

El exponente más relevante del SPAD VII dentro de la USAS (de hecho, el único estadounidense que se convirtió en as exclusivamente con este modelo mientras prestaba sus servicios en un escuadrón de la USAS), Paul Frank Baer, había adquirido experiencia previa con los franceses como miembro del LFC.

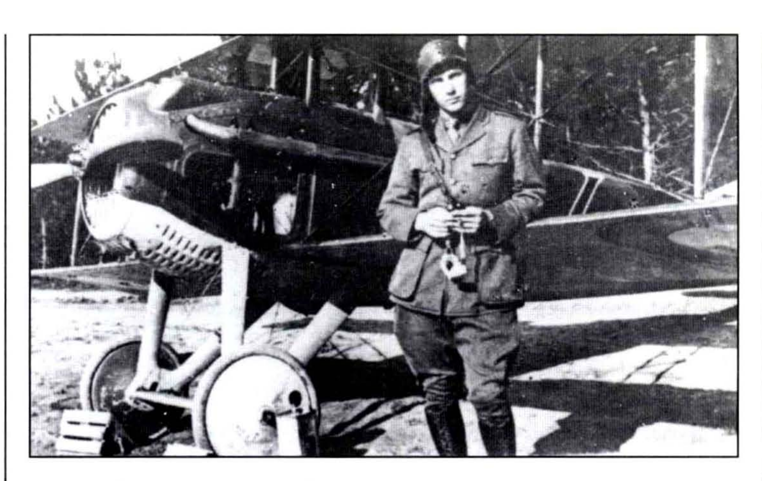
El 6 de enero de 1918 el cabo Baer y un compañero estadounidense de la SPA80, Charles Herber Wilcox, fueron trasladados a la SPA124. Sin embargo, antes de que pudieran volar con la *Escadrille Lafayette* ésta se convirtió en el 103º Escuadrón Aéreo (el 18 de febrero).

El 11 de marzo de 1918 la experiencia que Baer había acumulado con la SPA80 comenzó a dar sus frutos cuando derribó un Albatros sobre Cenay-les-Reims como su primera, y la del 103º Escuadrón Aéreo, victoria confirmada. Cinco días después, él y el Sous-Lt Levrier de la SPA38 derribaron un Albatros biplaza sobre Nogent-l´Abesse.

La tercera victoria del 103º fue una acción conjunta de tres antiguos miembros de su antecesora *Lafayette*, a saber, el comandante Thaw, el Capt James Norman Hall y el Tte Christopher W. Ford, que derribaron un avión de exploración alemán cerca de Somme-Py el 27 de marzo. A continuación, *Jimmy* Hall reclamó un segundo caza enemigo sobre St. Étienne-à-Arnes y elevó su total personal a tres. Baer anotó su tercera victoria el 6 de abril cuando hizo que un avión de exploración enemigo se estrellara cerca de Somme-Py, muriendo en él el Uffz Georg Erdmann, de la *Jasta* 73.

El 10 de abril, el GC21 se trasladó hasta Bonne Maison, cerca de Fismes, para comenzar las operaciones en serio y se unió a las fuerzas te-

Aunque el miembro del Cuerpo de Vuelo *Lafayette* Thomas G. Cassady fue trasladado a la USAS y ascendido a teniente en febrero de 1918, estuvo destinado en la SPA163 desde el 14 de mayo hasta el 8 de septiembre de 1918. Cassady logró cinco victorias con esta unidad antes de ser destinado al 28º Escuadrón Aéreo como jefe de escuadrilla, con el que reclamó otros cuatro derribos. Durante la II Guerra Mundial Cassady trabajó con la Resistencia francesa y con la Oficina de Servicios Estratégicos.



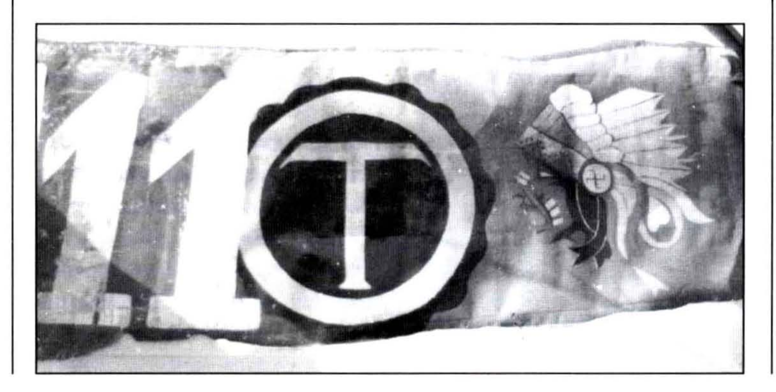
rrestres francesas que se enfrentaban a la última gran ofensiva alemana de la guerra. Dos días después, Baer derribó un Albatros sobre Proyart.

A las 18:12 horas del 20 de abril Bill Thaw y el Tte George Evans Turnure (un antiguo piloto del LFC que había prestado sus servicios en la SPA103) formaron equipo para incendiar un globo cometa en Montaigu y 15 minutos más tarde Thaw derribó un avión de exploración enemigo envuelto en llamas sobre Reservoir-Merval, elevando su total a cinco. Tres días después, Baer y Wilcox compartieron el derribo de un Albatros biplaza sobre St. Gobain. Aquella fue una victoria importante para ambos pilotos ya que fue la primera de Wilcox y la quinta de Baer.

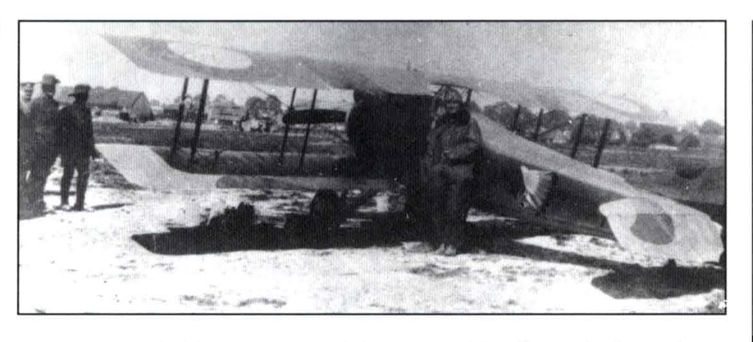
Mientras que a Bill Thaw (que había conseguido su primer derribo el 24 de mayo de 1916) le había costado casi dos años convertirse en as, Baer alcanzó esta condición en menos de mes y medio. Sin embargo, para hacer justicia a Thaw hay que añadir que logró sus victorias a pesar de tener una visión de 20/80, un defecto auditivo y una herida en la rodilla que limitaba gravemente su agilidad.

De hecho, en circunstancias normales no se le habría permitido entrar en las fuerzas armadas de ninguna manera, pero en el momento en que Thaw dejó la USAS era teniente coronel y había recibido la Cruz de Servicios Distinguidos con Racimo de Hojas de Roble, la *Croix de Guerre* con cuatro *Palmes* y dos estrellas, y había sido nombrado *Chevalier de la Légion d'Honneur*.

El 30 de abril el 103º Escuadrón Aéreo fue agregado al GC21 y enviado a Bray Dunes para colaborar con los británicos en Flandes. Ocho días después Baer derribó a dos adversarios sobre el monte Kemmel, un bi-



Un panel cortado del SPAD VII S5301, que muestra la evolución de los distintivos que llevaron los cazas del 103º Escuadrón Aéreo entre marzo y agosto de 1918. El caza del que se tomó originalmente fue pilotado por el comandante Thaw y la tela muestra la insignia de la cabeza *Sioux Lafayette*, una variante del monograma "T" de Bill Thaw en forma de medallón rojo y negro, pintado por encima con el camuflaje marrón aceituna y un número 11 en amarillo cromo adoptado después de que el 103º fuera transferido al 2º Grupo de Persecución de la USAS. Además de Thaw, el S5301 también fue pilotado por el Tte Hobart A. H. Baker y por el Tte Drummond Cannon.



Las tropas australianas examinan el SPAD S3173 del 103º Escuadrón Aéreo, que Paul Baer (por aquel entonces alférez) utilizó para derribar nueve aviones alemanes, convirtiéndose en el as estadounidense con más victorias con los SPAD.

plaza, que probablemente provocó la muerte del Uffz Paul Fritz y el Ltn Ulrich Haupt del *Fl. Abt (A) 240* y un caza cuyo piloto sobrevivió. El 21 de mayo, Baer y Wilcox se unieron a los Ttes Chris Ford y Hobart A. H. Baker para derribar un Albatros al oeste de Ypres.

Al día siguiente Baer mandaba a los Ttes Wilcox, Turnure, Ernest A. Giroux y William Dugan en una patrulla cuando se encontraron con cinco cazas alemanes al sur de Armentières. Inmediatamente, los estadounidenses se lanzaron en picado para atacar pero fueron contestados a su vez por tres aviones de exploración alemanes más de la *Jasta* 18, que habían estado esperando a que hicieran justamente eso. El Ltn Hans Müller derribó a Giroux, que murió. A su vez, Baer reclamó un Albatros envuelto en llamas, pero a continuación las balas que disparó el *Gefreiter* Deberitz dañaron gravemente los mandos y su caza cayó 4.000 metros hasta realizar un aterrizaje forzoso cerca de Laventie. El resto de la escuadrilla escapó de la trampa con grandes dificultades.

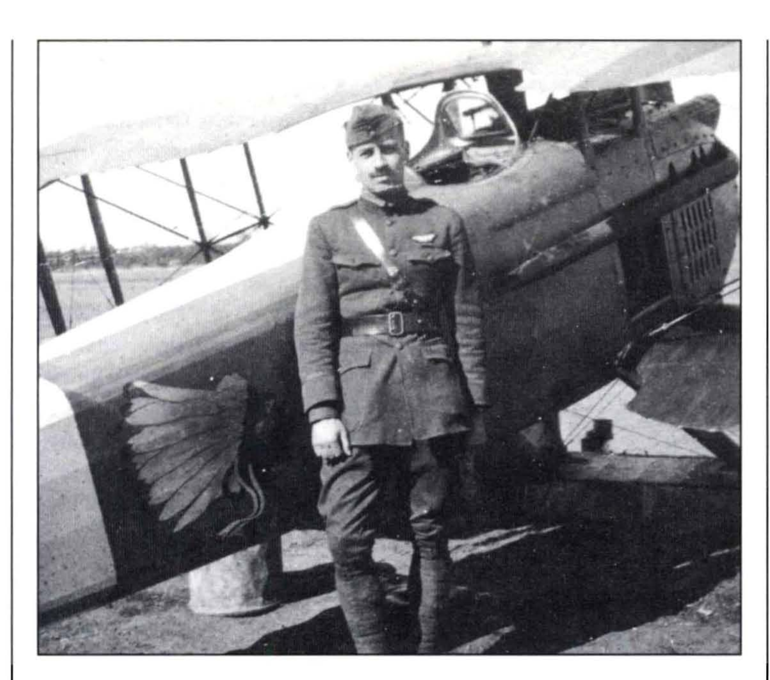
Baer, tras salir milagrosamente del accidente con una rodilla rota, fue recibido caballerosamente por sus adversarios de la *Jasta* 18, aunque sufrió un tratamiento más rudo a manos de los hombres de la infantería que le llevaron a prisión, especialmente después de que realizara un intento de escapar sin éxito.

Baer, liberado el 19 de enero de 1919, recibió posteriormente el reconocimiento de su novena victoria. Tras continuar su carrera dentro de la aviación se trasladó a China en 1930 para pilotar los Loening anfibios, pero murió en un accidente al despegar de Shangai el 9 de diciembre de 1930.

Charles John Biddle fue otro estadounidense que había prestado sus servicios previamente con los franceses antes de llegar al 103º Escuadrón Aéreo y aunque logró menos victorias que Baer, adquirió más experiencia que no sólo le beneficiaría a él, sino también al personal de la USAS que mandaría más tarde.

Los mercurios

El único escuadrón aéreo de Estados Unidos, aparte del 103º, que utilizó los SPAD VII en combate fue el 139º, que se formó en Kelly Field, Texas, el 21 de septiembre de 1917. Bajo el mando del comandante Lawrence C. Angstrom, el 139º Escuadrón Aéreo llegó a Gran Bretaña el 5 de marzo de 1918 y después del adiestramiento complementario se trasladó a Tours y, a continuación, a Vaucouleurs, en Francia. Los jefes de escuadrilla de Angstrom eran todos antiguos voluntarios con los franceses: los capitanes Ray Claflin Bridgman y Dudley L. Hill, que eran ambos veteranos de la afamada *Escadrille Lafayette*, mientras que el Capt David Putnam había logrado nueve victorias con las *escadrilles* MSP156 y SPA38.



El Capt Charles J. Biddle estrena brevemente bigote mientras posa junto a su SPAD VII del 103º Escuadrón Aéreo en la primavera de 1918. Biddle distinguió su avión con el capot y una banda azules, aunque esta fotografía también muestra un triángulo asimétrico blanco en el revestimiento superior del fuselaje que algunos pilotos franceses pintaron para desorientar la puntería de los cazas enemigos en su cola.

El 29 de junio de 1918, el 139º se unió al 103º Escuadrón Aéreo, que había sido destacado desde el GC21 y transferido a Vaucouleurs. Junto con los 13º, 22º y 49º Escuadrones Aéreos formaron el nuevo 2º Grupo de Persecución. Estas últimas tres unidades se equiparon y adiestraron con los SPAD XIII, con motores reductores Hispano-Suiza 8Be de 220 CV y ametralladoras gemelas Vickers, pero en el primer mes de existencia del nuevo grupo sería el 139º equipado con los SPAD el que lograría la primera víctima.

Uno de los miembros más recientes del 139º era el Tte Arthur Raymond Brooks. Brooks, nacido en Framingham, Massachusetts, el 1 de noviembre de 1895, obtuvo su licenciatura en el Instituto de Tecnología de Massachusetts en 1917 y se alistó en la USAS aquel mes de septiembre. Después de la instrucción con el RFC en Toronto, Canadá, y en Hicks Field, Texas, ascendió a oficial en febrero de 1918, fue enviado a Francia en marzo y finalizó su instrucción en Issoudun.

La primera victoria del 139º fue la décima en total de Putnam y sus víctimas fueron el Sgt Eduard Bohlen y el Ltn Gebhard Schia del *Fl. Abt 31*.

Brooks recuerda cómo tres cazas Pfalz D III intentaron repetidamente lanzar el cebo a la escuadrilla de Putnam para que se aventurara en territorio enemigo en lo que por entonces Brooks consideraba que era una trampa. En al menos una ocasión, mientras protegían a la artillería francesa de la localización de los aviones, la escuadrilla de Putnam se enfrentó a aquel trío. Brooks sufrió el encasquillamiento de la ametralladora y acabó con dos cazas enemigos en la cola. Consiguió escapar con su SPAD seriamente dañado, una bala no le alcanzó la pierna por centímetros y otra agujereó el depósito de combustible principal.

A Ray Brooks se le reconoció un Pfalz en Heudicourt el 29 de julio, pero aparentemente el piloto sobrevivió al aterrizaje forzoso dado que los informes alemanes no identifican a nadie muerto en la zona aquel día. En cualquier caso, Brooks obtuvo una buena cantidad de experiencia con Putnam, y el 16 de agosto asumió el mando de la Escuadrilla *C* del

Uno de los legendarios ases del Cuerpo de Vuelo *Lafayette*, el cabo David Endicott Putnam, fue destinado brevemente a la SPA94 y luego a la MS156, en la que fue uno de los pocos pilotos que disfrutaron del éxito con los monoplanos parasoles Morane-Saulnier AI. A continuación, prestó sus servicios en la SPA38, en la que aprendió la táctica de Félix Madon, y había elevado su registro a nueve en el momento en que fue trasladado al 139º Escuadrón Aéreo a mediados de junio de 1918. Putnam obtuvo otras cuatro victorias confirmadas con esta unidad antes de que el Ltn Georg von Hantelmann, de la *Jasta* 15, le derribara sobre Limey el 12 de septiembre de 1918.





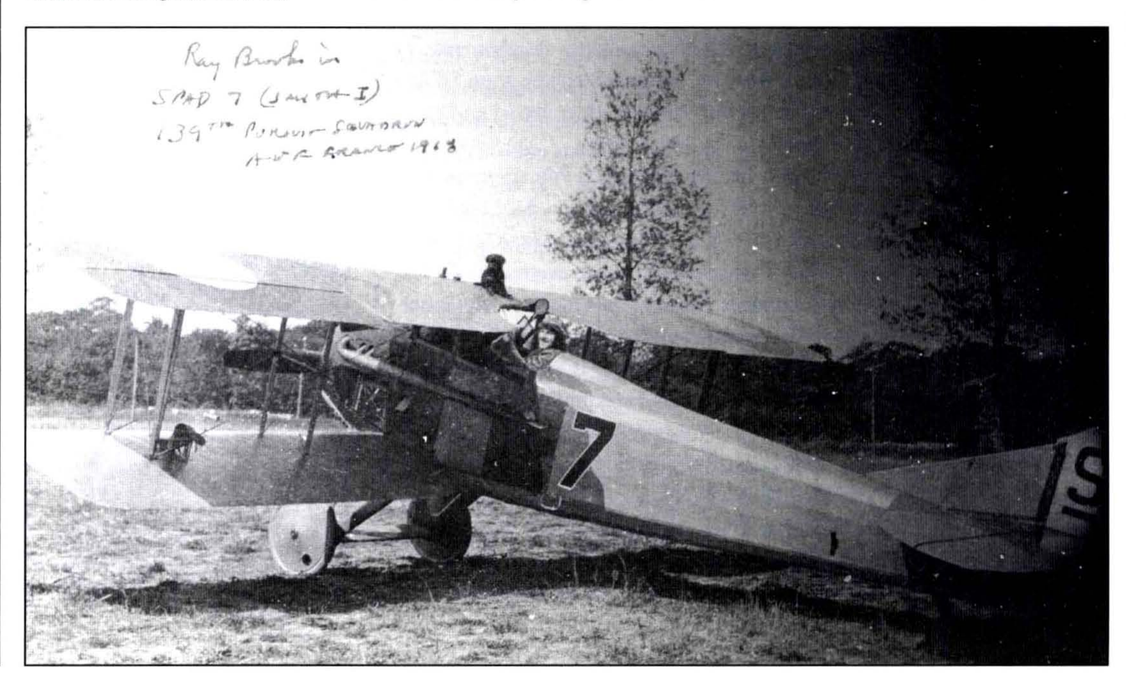
El Tte Arthur Raymond Brooks comenzó su carrera de caza con el 139º Escuadrón Aéreo bajo la tutela de su jefe de escuadrilla, Tte David Putnam. Abrió su registro con un Pfalz D III sobre Hendicourt el 29 de julio y posteriormente derribó otros cinco aviones pilotando los SPAD XIII con el 22º Escuadrón Aéreo.

22º Escuadrón Aéreo, con el que logró cinco derribos más pilotando los SPAD XIII. Putnam también elevaría su total a 13 con los SPAD XIII, pero resultó muerto al ser derribado por el Ltn Georg von Hantelmann, de la *Jasta* 15, el 12 de septiembre de 1918.

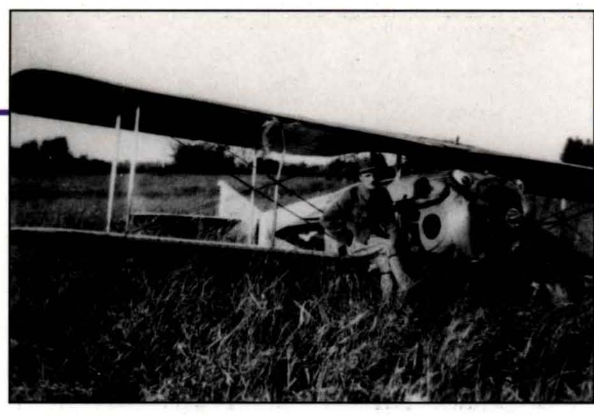
Otros futuros ases del 139º, como los Ttes John Sidney Owns y Karl Schoen Jr., adquirieron su primera experiencia en el frente con los SPAD VII, pero, al contrario que Putnam y Brooks, ninguno de ellos logró derribos con el caza más antiguo antes de que sus unidades, y el 103º, comenzaran a hacerlos desaparecer progresivamente cuando fue habiendo más SPAD XIII disponibles.

Los SPAD VII realizaron una última aparición en la USAS como dotación de los Escuadrones Aéreos 41, 138 y 638 del 5º Grupo de Caza en octubre de 1918, pero la guerra finalizó antes de que la recién organizada unidad comenzara las operaciones.

El SPAD XIII sigue siendo el caza asociado de forma más generalizada a la USAS. No obstante, muchos de los mejores representantes estadounidenses podrían haber proclamado haberse estrenado con su predecesor, añadiendo su país a una amplia gama de naciones cuyos pilotos utilizaron los SPAD VII para lograr la fama durante la I Guerra Mundial.



Brooks sentado en su SPAD VII S7144, fabricado por De Marçay, al que bautizó *Smith I* por la Facultad Smith donde su novia había sido alumna. Las escarapelas estadounidenses aparecen en el ala superior, pero el timón todavía lleva las franjas francesas. También destaca la ausencia de paneles en el capot, el espejo retrovisor justo por encima de la cabeza del piloto y la mascota del oso de peluche pintada en el ala superior. La insignia de Mercurio del 139º Escuadrón Aéreo no se pintó en su avión hasta después de que esta unidad hubiera recibido los SPAD XIII en agosto de 1918.



El SPAD VII, que voló por vez primera en abril de 1916, resultó ser un éxito inmediato y rápidamente se encargó su producción. Se fabricaron más de 6.000 y entraron en servicio no sólo con las Fuerzas Armadas francesas, sino también con los aliados. El destacado as francés Georges Guynemer quedó enormemente impresionado por este nuevo aparato. Después de salir prácticamente indemne de un aterrizaje forzoso le comentó a su padre: "Sólo quedaba el fuselaje, pero estaba intacto. El SPAD es sólido, con otro (avión) ahora estaría más delgado que esta hoja de papel". El Real Cuerpo de Vuelo se dio cuenta rápidamente de la valía del SPAD, pero tardó bastante en introducirlo en el frente. Los italianos encargaron 214, la Fuerza Expedicionaria estadounidense 189 y la Aviación Imperial rusa 43. Nombres tan famosos como William Thaw, Raoul Lufbery, Paul Baer, Francesco Baracca e Iván Smirnov consiguieron muchas victorias aire-aire con este robusto caza francés.

